



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
21 ΙΟΥΛΙΟΥ 1982

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
89

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1269

Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «περι πρόληψως της ρύπανσεως της θαλάσσης από πλοία» του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυρούμεν και εκδίδομεν τὸν κατωτέρω ὑπὸ τῆς Βουλῆς
ψηφισθέντα νόμον:

Ἄρθρο πρῶτο.

Κυρώνονται καὶ ἔχουν τὴν ἰσχὺ τοῦ ὀρίζει τὸ ἄρθρο 28 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος ἡ Διεθνὴς Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης ἀπὸ τὰ πλοία ποὺ ὑπογράφηκε στὸ Λονδίνο στὶς 2 Νοεμβρίου 1973 μαζί με τὰ συνημμένα σ' αὐτὴ Παραρτήματα, Πρωτόκολλα καὶ προσαρτήματα, ὡς καὶ τὸ Πρωτόκολλο ποὺ ὑπογράφηκε στὸ Λονδίνο στὶς 17 Φεβρουαρίου 1978 καὶ ἀναφέρεται στὴ Διεθνή Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης τῆς θάλασσης ἀπὸ τὰ πλοία τοῦ 1973 μετὰ τὰ συνημμένα σ' αὐτὸ παραρτήματα καὶ προσαρτήματα τῶν ὁποίων τὸ κείμενο εἶναι πρωτότυπο στὴν Ἀγγλικὴ γλῶσσα καὶ σὲ μετάφραση τὴν Ἑλληνικὴ ἔχει ὡς ἑξῆς:

ATTACHMENT I

ARTICLE 3

*Application*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

(1) The present Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

- (a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and
- (b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

- (a) the Administration of the ship involved; and
- (b) any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ARTICLE 11

Communication of Information

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

- (a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;
- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
- (d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;
- (e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
- (f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

ARTICLE 12

Casualties to Ships

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

(3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14

Optional Annexes

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of

Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13(2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;

(ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be

deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

(iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) above;

(v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) above;

(g) the amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.

(3) Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2)(f) and (g) above.

(4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

(b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.

(5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

(6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

(7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

(8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

(9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the

Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) the training of scientific and technical personnel;
- (b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE 19

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2)(a) of Article 8 of the Convention.

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or
- (c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or
- (d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

Article IV

Contents of Report

- (1) Each report shall contain in general:
 - (a) the identity of the ship;
 - (b) the time and date of the occurrence of the incident;
 - (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;
 - (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
 - (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.
- (3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.
- (4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

- (a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and
- (b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

* Signatures omitted.

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

- (a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;
- (b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X

(1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

CHAPTER I - GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.
- (2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.
- (3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- (4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.
- (5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
- (6) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
 - (c) the delivery of which is after 31 December 1979; or
 - (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
 - (a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (b) which changes the type of the ship; or
 - (c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

(9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East — thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.

(11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible; but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8(3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5*Issue of Certificate*

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6*Issue of a Certificate by another Government*

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7*Form of Certificate*

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8*Duration of Certificate*

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements, or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9*Control of Discharge of Oil*

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
 - (i) the tanker is not within a special area;
 - (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the tanker is proceeding en route;
 - (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
 - (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
 - (vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15(5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10*Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas*

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).
- (2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.
- (b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.
- (3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:
- the ship is proceeding en route;
 - the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
- (c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.
- (4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- (5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
- (7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

- The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.

- After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulfs area:

- The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
- After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12

Reception Facilities

- Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.
- Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
 - (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
 - (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
 - (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
 - (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
 - (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.
 - (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
 - (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.
- (4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.
- (5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

- (1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.
- (2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:
- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$
 - (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
 - (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).
- (3) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

- (4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

- (1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.
- (2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.
- (3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15

Retention of Oil on Board

- (1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.
- (2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.
- (b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.
- (c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.
- (d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.
- (3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.
- (b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.
- (c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oil-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.*

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating Equipment

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2 of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

- (a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
- (b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and sub-paragraph (2)(a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.** The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per

million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the

Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.**

(7) The oil filtering system referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (4)(a) and (b) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:

- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at offshore terminals.
- (b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

* Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers", published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

** Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

Regulation 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

| Description | Dimension |
|------------------------------------|--|
| Outside diameter | 215 mm |
| Inner diameter | According to pipe outside diameter |
| Bolt circle diameter | 183 mm |
| Slots in flange | 6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm |
| Flange thickness | 20 mm |
| Bolts and nuts: quantity, diameter | 6, each of 20 mm in diameter and of suitable length |

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) For oil tankers

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;
- (iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;
- (v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;
- (vi) unloading of oil cargo;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) cleaning of cargo tanks;
- (ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- (x) discharge of water from slop tanks;
- (xi) disposal of residues;
- (xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

- (i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;
- (iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973), in English

or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;
- (b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

CHAPTER III - REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

- (i) Longitudinal extent (L_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 metres, whichever is less

- (ii) Transverse extent (t_c): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
(inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level corresponding to the assigned summer free-board)

- (iii) Vertical extent (v_c): from the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

- | | For 0.3L from the forward perpendicular of the ship | Any other part of the ship |
|---|--|---|
| (i) Longitudinal extent (L_b): | $\frac{L}{10}$ | $\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less |
| (ii) Transverse extent (t_b): | $\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres | 5 metres |
| (iii) Vertical extent from the base line (v_b): | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less | |

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(b) for bottom damages:

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than ℓ_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

where ℓ_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

- (3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.
- (b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.
- (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (III)$$

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suction shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s . The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or 400 ∇_{DW} , whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding ℓ_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) where no longitudinal bulkhead is provided:

$$0.1L$$

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

$$0.15L$$

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) for wing tanks:

$$0.2L$$

(ii) for centre tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{3}$:

$$0.2L$$

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{3}$:

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

(a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

(b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The

machinery space shall be treated as a single floodable compartment;

- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.
- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.
- (c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
- the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or
 - there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.
- (d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

- (a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.
- (b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.
- (c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.
- (d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- (a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- (b) The permeabilities are assumed as follows:

| Spaces | Permeability |
|------------------------|--------------|
| Appropriated to stores | 0.60 |

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Occupied by accommodation | 0.95 |
| Occupied by machinery | 0.85 |
| Voids | 0.95 |
| Intended for consumable liquids | 0 or 0.95* |
| Intended for other liquids | 0 to 0.95** |

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.
- (5) The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:
- information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
 - data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

Appendix I

LIST OF OILS*

| | |
|--|--------------------------|
| Asphalt solutions | Gasoline Blending Stocks |
| Blending Stocks | Alkylates - fuel |
| Roofers Flux | Reformates |
| Straight Run Residue | Polymer - fuel |
| Oils | Gasolines |
| Clarified | Casinghead (natural) |
| Crude Oil | Automotive |
| Mixtures containing crude oil | Aviation |
| Diesel Oil | Straight Run |
| Fuel Oil No.4 | Fuel Oil No.1 (Kerosene) |
| Fuel Oil No.5 | Fuel Oil No.1-D |
| Fuel Oil No.6 | Fuel Oil No.2 |
| Residual Fuel Oil | Fuel Oil No.2-D |
| Road Oil | Jet Fuels |
| Transformer Oil | JP-1 (Kerosene) |
| Aromatic Oil (excluding vegetable oil) | JP-3 |
| Lubricating Oils and Blending Stocks | JP-4 |
| Mineral Oil | JP-5 (Kerosene, Heavy) |
| Motor Oil | Turbo Fuel |
| Penetrating Oil | Kerosene |
| Spindle Oil | Mineral Spirit |
| Turbine Oil | Naphtha |
| Distillates | Solvent |
| Straight Run | Petroleum |
| Flashed Feed Stocks | Heartcut Distillate Oil |
| Gas Oil | |
| Cracked | |

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

PART B OIL TANKER¹

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

| Name of Ship | Distinctive Number or Letter | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier*

Asphalt carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

New/existing ship*

Date of building or major conversion contract:

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced:

Date of delivery or completion of major conversion:

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or
- (b) an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Convention:

.....
.....

Remarks:

* Delete as appropriate.

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

² This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.

³ Delete as appropriate.

⁴ This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

Deadweight metric tons. Length of ship metres.

It is certified that this ship is:

(a) required to be constructed according to and complies with³

(b) not required to be constructed according to³

(c) not required to be constructed according to, but complies with³

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

| Tank | Quantity | Tank | Quantity |
|------|----------|------|----------|
| | | | |

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at:
(place of issue of Certificate)

..... 19 ..
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships⁴

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement

Date of endorsement

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8(2) and (4) of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I – FOR OIL TANKERS¹

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from (date) to (date)

(a) Loading of oil cargo

| | | | |
|---|--|--|--|
| 1. Date and place of loading | | | |
| 2. Types of oil loaded | | | |
| 3. Identity of tank(s) loaded | | | |
| 4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading ² | | | |

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

| | | | |
|---------------------------------------|------|------|--|
| 5. Date of internal transfer | | | |
| 6. Identity of tank(s) | (i) | From | |
| | (ii) | To | |
| 7. Was(were) tank(s) in 6(i) emptied? | | | |

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(c) Unloading of oil cargo

| | | | |
|--|--|--|--|
| 8. Date and place of unloading | | | |
| 9. Identity of tank(s) unloaded | | | |
| 10. Was(were) tank(s) emptied? | | | |
| 11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading ² | | | |
| 12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading ² | | | |

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(d) Ballasting of cargo tanks

| | | | |
|--|--|--|--|
| 13. Identity of tank(s) ballasted | | | |
| 14. Date and position of ship at start of ballasting | | | |
| 15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed | | | |

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting.

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Cleaning of cargo tanks

| | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|
| 16. Identity of tank(s) cleaned | | | |
| 17. Date and duration of cleaning | | | |
| 18. Methods of cleaning ³ | | | |

Date of entry Officer in charge

Master

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

² Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

³ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

(f) Discharge of dirty ballast

| | | | |
|---|--|--|--|
| 19. Identity of tank(s) | | | |
| 20. Date and position of ship at start of discharge to sea | | | |
| 21. Date and position of ship at finish of discharge to sea | | | |
| 22. Ship's speed(s) during discharge | | | |
| 23. Quantity discharged to sea | | | |
| 24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s)) | | | |
| 25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable) | | | |
| 26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long? | | | |
| 27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |
| 28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(g) Discharge of water from slop tanks

| | | | |
|---|--|--|--|
| 29. Identity of slop tank(s) | | | |
| 30. Time of settling from last entry of residues, or | | | |
| 31. Time of settling from last discharge | | | |
| 32. Date, time and position of ship at start of discharge | | | |
| 33. Sounding of total contents at start of discharge | | | |
| 34. Sounding of oil/water interface at start of discharge | | | |
| 35. Bulk quantity discharged and rate of discharge | | | |
| 36. Final quantity discharged and rate of discharge | | | |
| 37. Date, time and position of ship at end of discharge | | | |
| 38. Ship's speed(s) during discharge | | | |
| 39. Sounding of oil/water interface at end of discharge | | | |
| 40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long? | | | |
| 41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |
| 42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(h) Disposal of residues

| | | | |
|---|--|--|--|
| 43. Identity of tank(s) | | | |
| 44. Quantity disposed from each tank | | | |
| 45. Method of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with cargo (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s)) (d) Other method (state which) | | | |
| 46. Date and port of disposal of residue | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

| | | | |
|---|--|--|--|
| 47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast | | | |
| 48. Identity of tank(s) discharged | | | |
| 49. Was(were) the tank(s) empty on completion? | | | |
| 50. Position of vessel on completion if different from 47 | | | |
| 51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long? | | | |
| 52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |
| 53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge? | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁴

| | | | |
|---|--|--|--|
| 54. Port | | | |
| 55. Duration of stay | | | |
| 56. Quantity disposed | | | |
| 57. Date and place of disposal | | | |
| 58. Method of disposal (state whether a separator was used) | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(k) Accidental or other exceptional discharges of oil

| | | | |
|--|--|--|--|
| 59. Date and time of occurrence | | | |
| 60. Place or position of ship at time of occurrence | | | |
| 61. Approximate quantity and type of oil | | | |
| 62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

⁴ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(l) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known

Date of entry Officer in charge
Master

(m) Additional operational procedures and general remarks

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of Annex 1 of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

II – FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

Name of ship

Operations from (date), to (date)

(a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

| | | | |
|--|--|--|--|
| 1. Identity of tank(s) ballasted | | | |
| 2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried | | | |
| 3. Date and position of ship at start of cleaning | | | |
| 4. Date and position of ship at start of ballasting | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)

| | | | |
|---|--|--|--|
| 5. Identity of tank(s) | | | |
| 6. Date and position of ship at start of discharge | | | |
| 7. Date and position of ship at finish of discharge | | | |
| 8. Ship's speed(s) during discharge | | | |
| 9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment) | | | |
| 10. Quantity discharged | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(c) Disposal of residues

| | | | |
|--|--|--|--|
| 11. Quantity of residue retained on board | | | |
| 12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with next bunkering (c) transferred to another (other) tank(s) (d) other method (state which) | | | |
| 13. Date and port of disposal of residue | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁵

| | | | |
|--|--|--|--|
| 14. Port | | | |
| 15. Duration of stay | | | |
| 16. Quantity discharged | | | |
| 17. Date and place of discharge | | | |
| 18. Method of discharge: (a) through oily-water separating equipment; (b) through oil filtering system; (c) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) to reception facilities | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

| | | | |
|--|--|--|--|
| 19. Date and time of occurrence | | | |
| 20. Place or position of ship at time of occurrence | | | |
| 21. Approximate quantity and type of oil | | | |
| 22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks | | | |

Date of entry Officer in charge
Master

(f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known

Date of entry Officer in charge
Master

(g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks? Yes/No

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast

Date of entry Officer in charge
Master

⁵ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(h) Additional operational procedures and general remarks

.....

.....

Date of entry Officer in charge

..... Master

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kPa/cm² at a temperature of 37.8°C.
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
- (b) The Black Sea Area.

- (8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.
- (9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2

Application

- (1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.
- (2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.
- (3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

- (1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) Category A — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
- (b) Category B — Noxious liquid substances which if discharged into the

sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.

- (c) Category C — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
- (d) Category D — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

- (2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

- (3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

- (4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

- (1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.
- (2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.
- (3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

- (1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

- (2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon

standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
- (b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.

(11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

(12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

- (b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:
 - (a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
 - (b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.
- (2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.
- (3) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8

Measures of Control

- (1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in all Areas

- (2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (3) If the tank is to be washed:
 - (a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
 - (b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1)(a), (b) and (c) or 7(a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.
- (4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph (3)(a) provided that:
 - (a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;
 - (b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

- (i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
- (ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
- (iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

- (c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3)(b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas

- (5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5(2)(c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5(3)(c) and 5(9)(c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
 - (iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.
- (d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(3) of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas

- (6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation; which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:
 - (i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5(8)(c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and
 - (ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5(8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.
- (e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate

entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5(4) of this Annex.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5(2)(c), (3)(c) or (9)(c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) loading of cargo;
- (ii) unloading of cargo;
- (iii) transfer of cargo;
- (iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) transfer from slop tanks;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) transfer of dirty ballast water;
- (ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

(1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

- (a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

(2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

(3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11

Issue of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

(3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Appendix I

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Category A Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)

Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge | Residual concentration (per cent by weight) | | |
|---|-----------|--|---|-------------------------------|--|
| | | (Regulation 3 of Annex II) | (Regulation 5(1) of Annex II) | (Regulation 5(7) of Annex II) | |
| | 1 | II | III | IV | |
| | | | Outside special areas | Within special areas | |
| Acetaldehyde | 1089 | C | | | |
| Acetic acid | 1842 | C | | | |
| Acetic anhydride | 1715 | C | | | |
| Acetone | 1090 | D | | | |
| Acetone cyanohydrin | 1541 | A | 0.1 | 0.05 | |
| Acetyl chloride | 1717 | C | | | |
| Acrolein | 1092 | A | 0.1 | 0.05 | |
| Acrylic acid* | - | C | | | |
| Acrylonitrile | 1093 | B | | | |
| Adiponitrile | - | D | | | |
| Alkylbenzene sulfonate (straight chain) | - | C | | | |
| (branched chain) | - | B | | | |
| Allyl alcohol | 1098 | B | | | |
| Allyl chloride | 1100 | C | | | |
| Alum (15% solution) | - | D | | | |
| Aminoethylethanolamine (Hydroxyethyl-ethylene-diamine)* | - | D | | | |
| Ammonia (28% aqueous) | 1005 | B | | | |
| iso-Amyl acetate | 1104 | C | | | |
| n-Amyl acetate | 1104 | C | | | |
| n-Amyl alcohol | - | D | | | |
| Aniline | 1547 | C | | | |
| Benzene | 1114 | C | | | |
| Benzyl alcohol | - | D | | | |
| Benzyl chloride | 1738 | B | | | |
| n-Butyl acetate | 1123 | D | | | |
| sec-Butyl acetate | 1124 | D | | | |
| n-Butyl acrylate | - | D | | | |
| Butyl butyrate* | - | B | | | |
| Butylene glycol(s) | - | D | | | |
| Butyl methacrylate | - | D | | | |
| n-Butyraldehyde | 1129 | B | | | |
| Butyric acid | - | B | | | |
| Calcium hydroxide (solution) | - | D | | | |
| Camphor oil | 1130 | B | | | |
| Carbon disulphide | 1131 | A | 0.01 | 0.005 | |
| Carbon tetrachloride | 1846 | B | | | |
| Caustic potash (Potassium hydroxide) | 1814 | C | | | |
| Chloroacetic acid | 1750 | C | | | |

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly, in relation to living resources.

| Substance | I | II | III | IV | Substance | I | II | III | IV |
|---|------|----|-----|------|--|------------------------|----|------|-------|
| Chloroform | 1888 | B | | | hydrochloric acid | 1789 | D | | |
| Chlorohydrins (crude)* | - | D | | | hydrofluoric acid (40% aqueous) | 1790 | B | | |
| Chloroprene* | 1991 | C | | | Hydrogen peroxide (greater than 60%) | 2015 | C | | |
| Chlorosulphonic acid | 1754 | C | | | Isobutyl acrylate | - | D | | |
| para-Chlorotoluene | - | B | | | Isobutyl alcohol | 1212 | D | | |
| Citric acid (10%-25%) | - | D | | | Isobutyl methacrylate | - | D | | |
| Creosote | 1334 | A | 0.1 | 0.05 | Isobutyraldehyde | 2045 | C | | |
| Cresols | 2076 | A | 0.1 | 0.05 | Isooctane* | - | D | | |
| Cresylic acid | 2022 | A | 0.1 | 0.05 | Isopentane | - | D | | |
| Crotonaldehyde | 1143 | B | | | Isophorone | - | D | | |
| Cumene | 1918 | C | | | Isopropylamine | 1221 | C | | |
| Cyclohexane | 1145 | C | | | Isopropyl cyclohexane | - | D | | |
| Cyclohexanol | - | D | | | Isoprene | 1218 | D | | |
| Cyclohexanone | 1915 | D | | | Lactic acid | - | D | | |
| Cyclohexylamine* | - | D | | | Mesityl oxide* | 1229 | C | | |
| para-Cymene (Isopropyltoluene)* | 2046 | D | | | Methyl acetate | 1231 | D | | |
| Decahydronaphthalene | 1147 | D | | | Methyl acrylate | 1919 | C | | |
| Decane* | - | D | | | Methylamyl alcohol | - | D | | |
| Diacetone alcohol* | 1148 | D | | | Methylene chloride | 1593 | B | | |
| Dibenzyl ether* | - | C | | | 2-Methyl-5-Ethyl- pyridine* | - | B | | |
| Dichlorobenzenes | 1591 | A | 0.1 | 0.05 | Methyl methacrylate | 1247 | D | | |
| Dichloroethyl ether | 1916 | B | | | 2-Methylpentene* | - | D | | |
| Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant) | 2047 | B | | | alpha-Methylstyrene* | - | D | | |
| Diethylamine | 1154 | C | | | Monochlorobenzene | 1134 | B | | |
| Diethylbenzene (mixed isomers) | 2049 | C | | | Monoethanolamine | - | D | | |
| Diethyl ether | 1155 | D | | | Monoisopropanolamine | - | C | | |
| Diethylenetriamine* | 2079 | C | | | Monomethyl ethanolamine | - | C | | |
| Diethylene glycol monoethyl ether | - | C | | | Mononitrobenzene | - | C | | |
| Diethylketone (3-Pentanone) | 1156 | D | | | Monoisopropylamine | - | C | | |
| Diisobutylene* | 2050 | D | | | Morpholine* | 2054 | C | | |
| Diisobutyl ketone | 1157 | D | | | Naphthalene (molten) | 1334 | A | 0.1 | 0.05 |
| Diisopropanolamine | - | C | | | Naphthenic acids* | - | A | 0.1 | 0.05 |
| Diisopropylamine | 1158 | C | | | Nitric acid (90%) | 2031/ 2032 | C | | |
| Diisopropyl ether* | 1159 | D | | | 2-Nitropropane | - | D | | |
| Dimethylamine (40% aqueous) | 1160 | C | | | ortho-Nitrotoluene | 1664 | C | | |
| Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino- ethanol)* | 2051 | C | | | Nonyl alcohol* | - | C | | |
| Dimethylformamide | - | D | | | Nonylphenol | - | C | | |
| 1,4-Dioxane* | 1165 | C | | | n-Octanol | - | C | | |
| Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures* | - | D | | | Oleum | 1831 | C | | |
| Dodecylbenzene | - | C | | | Oxalic acid (10-25%) | - | D | | |
| Epichlorohydrin | 2023 | B | | | Pentachloroethane | 1669 | B | | |
| 2-Ethoxyethyl acetate* | 1172 | D | | | n-Pentane | 1265 | C | | |
| Ethyl acetate | 1173 | D | | | Perchloroethylene (Tetrachloroethylene) | 1897 | B | | |
| Ethyl acrylate | 1917 | D | | | Phenol | 1671 | B | | |
| Ethyl amyl ketone* | - | C | | | Phosphoric acid | 1805 | D | | |
| Ethylbenzene | 1175 | C | | | Phosphorus (elemental) | 1338 | A | 0.01 | 0.005 |
| Ethyl cyclohexane | - | D | | | Phthalic anhydride (molten) | - | C | | |
| Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol) | 1135 | D | | | beta-Propiolactone* | - | B | | |
| Ethylene cyanohydrin* | - | D | | | Propionaldehyde | 1275 | D | | |
| Ethylenediamine | 1604 | C | | | Propionic acid | 1848 | D | | |
| Ethylene dibromide | 1605 | B | | | Propionic anhydride | - | D | | |
| Ethylene dichloride | 1184 | B | | | n-Propyl acetate* | 1276 | C | | |
| Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve) | 1171 | D | | | n-Propyl alcohol | 1274 | D | | |
| 2-Ethylhexyl acrylate* | - | D | | | n-Propylamine | 1277 | C | | |
| 2-Ethylhexyl alcohol | - | C | | | Pyridine | 1282 | B | | |
| Ethyl lactate* | 1192 | D | | | Silicon tetrachloride | 1818 | D | | |
| 2-Ethyl 3-propyl- acrolein* | - | B | | | Sodium bichromate (solution) | - | C | | |
| Formaldehyde (37-50% solution) | 1198 | C | | | Sodium hydroxide | 1824 | C | | |
| Formic acid | 1779 | D | | | Sodium pentachloro- phenate (solution) | - | A | 0.1 | 0.05 |
| Furfuryl alcohol | - | C | | | Styrene monomer | 2055 | C | | |
| Heptanoic acid* | - | D | | | Sulphuric acid | 1830/ 1831/ 1832 | C | | |
| Hexamethylenediamine* | 1783 | C | | | Tallow | - | D | | |
| | | | | | Tetraethyl lead | 1649 | A | 0.1 | 0.05 |
| | | | | | Tetrahydrofuran | 2056 | D | | |
| | | | | | Tetrahydronaphthalene | 1540 | C | | |

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

| Substance | I | II | III | IV |
|--|------|----|-----|------|
| Tetramethylbenzene | - | D | | |
| Tetramethyl lead | 1649 | A | 0.1 | 0.05 |
| Titanium tetrachloride | 1838 | D | | |
| Toluene | 1294 | C | | |
| Toluene diisocyanate* | 2078 | B | | |
| Trichloroethane | - | C | | |
| Trichloroethylene | 1710 | B | | |
| Triethanolamine | - | D | | |
| Triethylamine | 1296 | C | | |
| Trimethylbenzene* | - | C | | |
| Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)* | - | B | | |
| Turpentine (wood) | 1299 | B | | |
| Vinyl acetate | 1301 | C | | |
| Vinylidene chloride* | 1303 | B | | |
| Xylenes (mixed isomers) | 1307 | C | | |

Appendix III**LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK**

| | |
|--|----------------------|
| Acetonitrile (Methyl cyanide) | Olive Oil |
| tert-Amyl alcohol | Polypropylene glycol |
| n-Butyl alcohol | iso-Propyl acetate |
| Butyrolactone | iso-Propyl alcohol |
| Calcium chloride (solution) | Propylene glycol |
| Castor oil | Propylene oxide |
| Citric juices | Propylene tetramer |
| Coconut oil | Propylene trimer |
| Cod liver oil | Sorbitol |
| iso-Decyl alcohol | Sulphur (liquid) |
| n-Decyl alcohol | Tridecanol |
| Decyl octyl alcohol | Triethylene glycol |
| Dibutyl ether | Triethylenetetramine |
| Diethanolamine | Tripropylene glycol |
| Diethylene glycol | Water |
| Dipentene | Wine |
| Dipropylene glycol | |
| Ethyl alcohol | |
| Ethylene glycol | |
| Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀) | |
| Glycerine | |
| n-Heptane | |
| Heptene (mixed isomers) | |
| n-Hexane | |
| Ligroin | |
| Methyl alcohol | |
| Methylamyl acetate | |
| Methyl ethyl ketone (2-butanone) | |
| Milk | |
| Molasses | |

Appendix IV**CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Name of ship

Cargo carrying capacity of
each tank in cubic metres

Voyage from to

- (a) Loading of cargo
1. Date and place of loading
 2. Name and category of cargo(es) loaded
 3. Identity of tank(s) loaded
- (b) Transfer of cargo
4. Date of transfer
 5. Identity of tank(s) (i) From
(ii) To
 6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
 7. If not, quantity remaining
- (c) Unloading of cargo
8. Date and place of unloading
 9. Identity of tank(s) unloaded
 10. Was(were) tank(s) emptied?
 11. If not, quantity remaining in tank(s)
 12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
 13. Amount transferred to slop tank
 14. Identity of slop tank
- (d) Ballasting of cargo tanks
15. Identity of tank(s) ballasted
 16. Date and position of ship at start of ballasting

Signature of Master

- (e) Cleaning of cargo tanks
- Category A substances
17. Identity of tank(s) cleaned
 18. Date and location of cleaning
 19. Method(s) of cleaning
 20. Location of reception facility used
 21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
 22. Quantity remaining in tank
 23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
 24. Location, date of discharge into sea
 25. Procedure and equipment used in discharge into the sea
- Category B, C and D substances
26. Washing procedure used
 27. Quantity of water used
 28. Date, location of discharge into sea
 29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

- (f) Transfer of dirty ballast water
30. Identity of tank(s)
 31. Date and position of ship at start of discharge into sea
 32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
 33. Ship's speed(s) during discharge
 34. Quantity discharged into sea
 35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
 36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

Signature of Master

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

37. Identity of slop tank(s)
38. Quantity disposed from each tank
39. Method of disposal of residue:
 - (a) Reception facilities
 - (b) Mixed with cargo
 - (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
 - (d) Other method
40. Date and port of disposal of residue

(h) Accidental or other exceptional discharge

41. Date and time of occurrence
42. Place or position of ship at time of occurrence
43. Approximate quantity, name and category of substance
44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

..... Signature of Master

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973)

(Note: This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13(3) of Annex II of the Convention)

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

| Name of Ship | Distinctive Number or Letter | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.

3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

.....
(Continued on the annexed signed and dated sheet(s))

This certificate is valid, until
subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19 ..
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10(1)(c) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12(2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

Regulation 1

Application

- (1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.
- (2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.
- (3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on

packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2

Packaging

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and Labelling

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4

Documentation

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

(4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity Limitations

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances carried or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7

Exceptions

(1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Notification

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

- (1) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - (b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- (2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (3) "Sewage" means:
 - (a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
 - (b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - (c) drainage from spaces containing living animals; or
 - (d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- (4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- (5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11° 00' South, longitude 142° 08' East to a point in latitude 10° 35' South, longitude 141° 55' East — thence to a point latitude 10° 00' South, longitude 142° 00' East, thence to a point latitude 9° 10' South, longitude 143° 52' East, thence to a point latitude 9° 00' South, longitude 144° 30' East, thence to a point latitude 13° 00' South, longitude 144° 00' East, thence to a point latitude 15° 00' South, longitude 146° 00' East, thence to a point latitude 18° 00' South, longitude 147° 00' East, thence to a point latitude 21° 00' South, longitude 153° 00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24° 42' South, longitude 153° 15' East.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;
- (iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b) (i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
- (ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
- (iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3

Surveys

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for

the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and

- (iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled

by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of Sewage

(1) Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- (a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3(1)(a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- (b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3(1)(a)(i) of this Annex, and
- (i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
- (ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or
- (c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11

Standard Discharge Connections

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

| Description | Dimension |
|--|--|
| Outside diameter | 210 mm |
| Inner diameter | According to pipe outside diameter |
| Bolt circle diameter | 170 mm |
| Slots in flange | 4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm |
| Flange thickness | 16 mm |
| Bolts and nuts: quantity and diameter | 4, each of 16 mm in diameter and of suitable length |
| The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² . | |

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by (full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

| Name of Ship | Distinctive Number or Letter | Port of Registry | Gross Tonnage | Number of persons which the ship is certified to carry |
|--------------|------------------------------|------------------|---------------|--|
| | | | | |

New/existing ship*

Date of building contract
 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 Date of delivery

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- (1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

- * (a) Description of the sewage treatment plant:
 Type of sewage treatment plant
 Name of manufacturer
 The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:**
- * (b) Description of comminuter:
 Type of comminuter
 Name of manufacturer
 Standard of sewage after disinfection
- * (c) Description of holding tank equipment:
 Total capacity of the holding tank m³
 Location

* Delete as appropriate

** Parameters should be incorporated

- (d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

- (2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until

Issued at
 (place of issue of Certificate)

19

(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

- (2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,

longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

- (3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

- (1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

- (a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
- (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far

as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

- (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;
- (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;
- (c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
- (b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

(4) Reception facilities within special areas:

- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
- (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ Ι

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ τήν ανάγκη νά προστατευθῇ τὸ ἀνθρώπινο περιβάλλον γενικά καὶ εἰδικότερα τὸ θαλάσσιο περιβάλλον.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ὅτι ἡ διαρροή πετρελαίου ἢ ἄλλων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἀπὸ πλοία εἴτε γίνεται σκόπιμα εἴτε ἀπὸ ἀμέλεια εἴτε ἀπὸ ἀτύχημα εἶναι σοβαρὴ πηγή ρυπάνσεως,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ἐπίσης τὴν σπουδαιότητα τῆς Διεθνούς Συμβάσεως γιὰ τὴν Ἀποφυγὴ τῆς Ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπὸ πετρελαίου, 1954, πού εἶναι τὸ πρῶτο πολυμερές ὄργανο πού περιλαμβάνει σάν πρῶτο ἀντικειμενικὸ σκοπὸ τὴν προστασία τοῦ περιβάλλοντος καὶ ἐκτιμώντας τὴν σημαντικὴ συνεισφορά αὐτῆς τῆς Συμβάσεως στὴν διατήρηση τῶν θαλασσῶν καὶ τοῦ παρακτίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὴν ρύπανση.

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ νά ἐπιτύχουν τὴν πλήρη ἐξάλειψη τῆς ἐκουσίας ρυπάνσεως τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὸ πετρελαίον καὶ ἄλλες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες καὶ τὸν περιορισμὸ τῆς ἐξ ἀτυχήματος ἐκχύσεως τέτοιων οὐσιῶν,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ὅτι αὐτὸ μπορεῖ νά ἐπιτευχθῇ μέ τὴν θέσπιση κανόνων πού δὲν περιορίζονται στὴν ρύπανση ἀπὸ πετρελαίον μόνον καὶ πού ἔχουν διεθνή χαρακτῆρα.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τὰ ἀκόλουθα:

ΑΡΘΡΟΝ 1

Γενικὲς ὑποχρεώσεις ἀπὸ τῆς Συμβάσεως

(1) Τὰ Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωση νά ἐφαρμόσουν τὶς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν Παραρτημάτων πού συνδέονται μὲ αὐτή, γιὰ νά ἀποφευχθῇ ἡ ρύπανση τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος ἀπὸ τὴν ἀπόρριψη ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἢ ἀποβλήτων πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες κατὰ παράβαση τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως.

(2) Ἐάν δὲν προβλέπεται ρητῶς μὲ ἄλλο τρόπο ἀναφορὰ στὴν παρούσα Σύμβαση ἀποτελεῖ συγχρόνως ἀναφορὰ καὶ στὸ Πρωτόκολλο καὶ Παραρτήματα αὐτῆς.

ΑΡΘΡΟΝ 2

Ὁρισμοί

Γιὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται:

(1) «Κανονισμοί» σημαίνουν τοὺς Κανονισμοὺς πού περιέχονται στὰ Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) «Ἐπιβλαβεῖς οὐσίες» σημαίνει κάθε οὐσία ἢ ὁποία δταν ρίπτεται στὴν θάλασσα προκαλεῖ κινδύνους στὴν ἀνθρώπινη υγεία, προσβάλλει τὶς ζωὲς πηγὲς διατροφῆς καὶ τὴν θαλάσσια ζωή, βλάπτει τὴν ἰσορροπία ἢ παρεμβάλλεται σὲ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θάλασσας καὶ περιλαμβάνει κάθε οὐσία πού μπορεῖ νά ἐλέγχεται ἀπὸ τὴν παρούσα Σύμβαση.

(3) (α) «Ἀπόρριψη» σχετιζομένη μὲ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἢ ἀποβλήτα πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες σημαίνει διαφυγὴ πού προεκληθῇ ἀπὸ ὁποιαδήποτε αἰτία ἀπὸ πλοῖο στὴν ἐννοία τῆς ὁποίας περιλαμβάνεται ἡ διασκόρπιση, ἡ διαρροή, ἡ ἀπάντληση, ἡ ἐκχύση ἢ ἡ ἐκκένωση.

(β) Στὴν ἐννοία τῆς «Ἀπορρίψεως» δὲν περιλαμβάνεται:

- (i) ἡ ἐκκένωση σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς Συμβάσεως γιὰ τὴν πρόληψη τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως λόγῳ ἀπορρίψεως καταλοίπων καὶ ἄλλων οὐσιῶν πού ἔγιναν στὸ Λονδίνο τὸν Νοέμβριο τοῦ 1972· ἢ
- (ii) ἡ ἀποβολὴ βλαβερῶν οὐσιῶν προερχομένων ἀπ' εὐθείας ἀπὸ ἐξερεύνηση, ἐκμετάλλευση καὶ ἐπεξεργασία συνδεδεμένη μὲ τὴν ἐξόρυξη τοῦ ὀρυκτοῦ πλούτου τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης· ἢ
- (iii) ἀποβολὴ ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν γενομένη μὲ σκοπὸ νόμιμη ἐπιστημονικὴ ἔρευνα γιὰ τὸν περιορισμὸ ἢ ἐλεγχὸ τῆς ρυπάνσεως.

(4) «Πλοῖο» σημαίνει σκάφος παντός τύπου οἰαδήποτε λειτουργίας εἰς τὸν θαλάσσιο χῶρο καὶ περιλαμβάνει ὑδροπτερυγία ἀερόστρωμνα σκάφη, καταδυόμενα καὶ ἐπιπλέοντα σκάφη καὶ σταθερὲς ἢ πλωτὲς ἐξέδρες.

(5) «Ἀρχή» σημαίνει τὴν Κυβέρνηση τοῦ Κράτους ὑπὸ τὴν ἐξουσία τῆς ὁποίας τὸ πλοῖο ταξιδεῖ. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο φέρει τὴν σημαία ἐνός Κράτους, ἡ Ἀρχὴ εἶναι ἡ Κυβέρνηση αὐτοῦ τοῦ Κράτους. Ὅσον ἀφορᾷ τὶς ἀκίνητες ἢ πλωτὲς ἐξέδρες πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν ἐξερεύνηση ἢ τὴν ἐκμετάλλευση τοῦ βυθοῦ ἢ τοῦ ὑπεδάφους πού συνορεύει μὲ τὴν ἀκτὴ στὴν ὁποία τὸ παραθαλάσσιο Κράτος ἀσκεῖ

κυριαρχικά δικαιώματα μὲ σκοπὸ τὴν ἐξερεύνηση τῶν φυσικῶν πηγῶν του, ἡ Ἀρχὴ εἶναι ἡ Κυβέρνηση τοῦ παρακτίου Κράτους.

(6) «Περιστατικόν» σημαίνει ἓνα γεγονός τὸ ὁποῖο σχετίζεται μὲ τὴν πραγματικὴ ἢ πιθανὴ ἀπόρριψη στὴν θάλασσα ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἢ ἀποβλήτων πού περιέχουν αὐτὲς τὶς οὐσίες.

(7) «Ὁργανισμός» σημαίνει ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὁργανισμός.

ΑΡΘΡΟΝ 3

Ἐφαρμογὴ

- (1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θά ἐφαρμόζεται σέ:
 - (α) πλοία πού φέρουν τὴν σημαία ἐνός Μέλους τῆς Συμβάσεως· καὶ
 - (β) πλοία πού δὲν φέρουν ἢν σημαία ἐνός Μέλους, ἀλλὰ ταξιδεύουν ὑπὸ τὴν σημαία ἐνός Μέλους.
- (2) Ὅδεδμία διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ θά ἐρμηνεύεται σάν κατάργηση ἢ ἐπέκταση τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν Μελῶν κατὰ τὸ Διεθνὲς Δίκαιο, ὅσον ἀφορᾷ τὸν βυθὸ καὶ τὸ ὑπεδάφος πού συνορεύουν μὲ τὶς ἀκτὲς τους γιὰ σκοποὺς ἐξερευνητικῶν ἢ ἐκμεταλλευτικῶν τῶν φυσικῶν πηγῶν τους.
- (3) Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν θά ἐκτρεφῇ σὲ πολεμικὰ πλοία ἢ βοηθητικὰ σκάφη ἢ ἄλλα πλοία, πού ἀνήκουν ἢ ἐργάζονται γιὰ ἓνα Κράτος καὶ χρησιμοποιοῦνται πρὸς τὸ παρὸν μόνον γιὰ κυβερνητικὴν ἢ ἐμπορικὴ Ὑπηρεσία. Ἐν τούτοις κάθε Μέλος θά ἐξασφαλίζει μὲ τὴν λήψη κατάλληλων μέτρων πού δὲν παρακωλύουν τὶς λειτουργίες ἢ τὶς λειτουργικὲς ικανότητες τῶν τῶν πλοίων πού ἀνήκουν σὲ αὐτὸ ἢ λειτουργοῦν γι' αὐτὸ, ὅτι τὸ πλοῖο αὐτὸ λειτουργεῖ κατὰ τρόπο συνεπῆ ὅσο εἶναι λογικὸ καὶ πρακτικὸ, μὲ τὶς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 4

Παραβάσεις

- (1) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπαγορεύεται, κυρώσεις δὲ θά ἐπιβάλλονται γι' αὐτὸ σύμφωνα μὲ τὸ δίκαιον τῆς Ἀρχῆς τοῦ πλοίου ὁποῦδήποτε γίνῃ ἡ παράβαση. Ἄν ἡ Ἀρχὴ πληροφορηθῇ ὅτι παράβασις καὶ διαθέτει ἐπαρκῆ στοιχεῖα νά κινήσῃ διαδικασία πού ἀφορᾷ τὴν βαφερομένη παράβαση θ' ἀρχίσῃ διαδικασία τὸ συντομώτερο δυνατό, σύμφωνα μὲ τὸν Νόμο της.
- (2) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως μέσα στὰ ὅρια τῆς δικαιοδοσίας κάθε Μέλους τῆς Συμβάσεως ἀπαγορεύεται καὶ θά ἐπιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα μὲ τὸν Νόμο τοῦ Κράτους Μέλους. Ὅποῦδήποτε αὐτὴ ἡ παράβαση λάβῃ χώρα αὐτὸ τὸ Μέλος εἴτε:
 - (α) θά κινήσῃ διαδικασία σύμφωνα μὲ τὸ Νόμο του· ἢ
 - (β) θά παρέχει στὴν Ἀρχὴ τοῦ πλοίου τὶς πληροφορίες καὶ τὶς ἀποδείξεις πού διαθέτει γιὰ τὴν παράβαση πού ἔχει συμβεῖ.

(3) Ὅπου πληροφορία ἢ ἀπόδειξη, ὅσον ἀφορᾷ κάθε παράβαση τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπὸ ἓνα πλοῖο, παρέχεται στὴν Ἀρχὴ τοῦ πλοίου· ἢ Ἀρχὴ αὐτῆς θά πληροφορεῖ τὸ Μέλος πού ἔχει δώσει τὴν πληροφορία ἢ τὴν ἀπόδειξη καὶ τὸν Ὁργανισμό γιὰ τὴν ἐνέργεια πού ἔλινε.

(4) Οἱ ποινὲς πού προσδιορίζονται σύμφωνα μὲ τὸ δίκαιο ἐνός Μέλους σύμφωνα μὲ τὸ παρὸν ἀρθρον θά εἶναι ἀνάλογα ἀσχημέρες ὥστε νά ἀποθαρρύνουν παραβάσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ θά εἶναι ἐξ ἑαυτοῦ σοβαρὲς ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου, ὅπου συμβαίνουν οἱ παραβάσεις.

ΑΡΘΡΟΝ 5

Πιστοποιητικά καὶ Εἰδικὸι Κανόνες γιὰ τὴν Ἐπιθεώρηση τῶν πλοίων

- (1) Σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος ἀρθροῦ Πιστοποιητικὸ ἐκδίδομενο μὲ ἐξουσιοδότηση Μέλους τῆς Συμβάσεως, σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, θά γίνεαι ἀποδεκτὸ ἀπὸ τ' ἄλλα Μῆλη καὶ θά θεωρεῖται γιὰ ὅλους τοὺς σκοποὺς πού καλύπτονται ἀπὸ τὴν παρούσα Σύμβαση, ὅτι ἔχει τὴν ἴδια ἰσχὺ μὲ τὸ Πιστοποιητικὸ πού ἐκδίδεται ἀπ' αὐτὰ.
- (2) Πλοῖο πού ἀπαιτεῖται νά διαθέτῃ πιστοποιητικὸ σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὑποκειται, ὅσο εὐρύσκειται ὅτι λιμάνια ἢ σὲ παράκτιους τερματικούς σταθμούς πού εἶναι στὴ δικαιοδοσία ἐνός Μέλους, σὲ ἐπιθεώρησιν ἀπὸ ὄργανα εἰδικὰ ἐξουσιοδοτημένα ἀπὸ τὸ Μέλος. Κάθε τέτοια ἐπιθεώρηση θά περιορίζεται σὲ τὸ νά ἐξακριβώνῃ ὅτι ὑπάρχει σὲ πλοῖο ἰσχύον πιστοποιητικὸ, ἐκτός ἐάν ὑπάρχουν βασικὲς ὁπὸνοιες ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ δὲν ἀνταποκρίνεται οὐσιασθῶς πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ αὐτοῦ τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Σ' αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ἢ ἐάν τὸ πλοῖο δὲν διαθέτῃ ἰσχύον Πιστοποιητικὸ τὸ Μέλος πού ἐκτελεῖ τὴν ἐπιθεώρηση θά λάβῃ τέτοια μέτρα ὥστε θά βεβαιωθεῖ ὅτι τὸ πλοῖο δὲν θά ἀποπλεύσῃ μέχρις ὅτου τοῦτο μπορεῖ νά ταξιδεύσῃ χωρὶς νά ἀπειλεῖται πρόκληση ἀδικαιολόγητης βλάβης σὲ τὸ θαλάσσιο περιβάλλον. Αὐτὸ τὸ Μέλος παρὰ ταῦτα, μπορεῖ νά παραχωρήσῃ ἄδεια ἀπόπλου σὲ πλοῖο ἐκ λιμένος ἢ ἄλλου παρακτίου τερματικοῦ σταθμοῦ προκειμένου τοῦτο νά κατευθυνθῇ στὴν πλησιέστερη κατάλληλη ἐπισκευαστικὴ βάση.
- (3) Ἐάν ἓνα Μέλος ἀρνεῖται σὲ ἓνα πλοῖο νά εἰσελθῇ σὲ λιμάνια ἢ σὲ ἄλλους παράκτιους σταθμούς πού εἶναι ὑπὸ τὴν δικαιοδοσία του ἢ λαμβάνει ἀποφάσεις

έναντίον του πλοίου διότι δεν πληροί τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, το Μέλος άμέσως θα πληροφορηθή τον Πρόξενο ή τον Διπλωματικό αντιπρόσωπο του Μέλους του οποίου την σημαία φέρει το πλοίο ή εάν αυτό δεν είναι δυνατόν την Αρχή του ενδιαφερομένου πλοίου. Πριν ν' άρνηθώ την είσοδο το πλοίου ή προβή σε τέτοιες ενέργειες το Μέλος δύναται να συμβουλευθεί την Αρχή του ενδιαφερομένου πλοίου. Πληροφορίες θα δίνονται επίσης στην Αρχή, όταν ένα πλοίο δεν φέρει Ισχύον Πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών.

(4) Όσον άφορά πλοία μη Μελών της Συμβάσεως τα μέλη θα εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, όσο κρίνεται αναγκαίο για να εξασφαλισθώ ότι δεν γίνεται ευνοϊκότερη μεταχείριση τούτων.

ΑΡΘΡΟΝ 6

Διαπίστωση παραβάσεων και έπιβολή συμμορφώσεως προς την Σύμβαση

(1) Τα Μέλη της Συμβάσεως θα συνεργάζονται για την διαπίστωση των παραβάσεων και την έπιβολή συμμορφώσεως προς τις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, χρησιμοποιώντας όλα τα κατάλληλα και πρακτικά μέτρα για την άναφορά περιστατικών και την συγκέντρωση άποδείξεων.

(2) Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβαση σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό μακριά της ξηράς ενός Μέλους, μπορεί να έπιθεωρηθώ από τα όργανα τα διορισμένα ή εξουσιοδοτημένα άπ' αυτό το κράτος Μέλους διά να εξακριβωθώ εάν το πλοίο έχει άπορρίψει έπιβλαβείς ουσίες, παραβιάζοντας τις διατάξεις των Κανονισμών. Εάν από την έπιθεώρηση υπάρχουν έδείξεις παραβάσεως της Συμβάσεως, θα γίνη άναφορά προς την Αρχή για τις κατάλληλες ενέργειες.

(3) Κάθε Μέλος θα παρέχη στην Αρχή άποδείξεις, αν υπάρχουν, ότι το πλοίο έχει άπορρίψει έπιβλαβείς ουσίες ή άπόβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες, παραβιάζοντας τις άπαιτήσεις των Κανονισμών. Είναι πρακτικώς δυνατόν, ή άρμόδια Αρχή του ως άνω άναφερομένου μέλους θα έημερώνη τον Πλοίαρχο του πλοίου για την περί παραβάσεως καταγγελία εις βάρος του.

(4) Όταν γνωστοποιηθώ στην Αρχή γεγονός ως το άνωτέρω με άποδείξεις, αυτή θα έρευνήσθ το γεγονός και μπορεί να ζητήσθ από τα άλλα Μέλη περισσότερες ή καλύτερες άποδείξεις για κατηγορητέρι παραβάσεως. Εάν ή Αρχή ίκανοποιηθώ ότι υπάρχουν άρκετες άποδείξεις για την διάθεσή της για να κινήσθ διαδικασία σχετικά με την κατηγορία περί παραβάσεως, θα κινήσθ αυτήν την διαδικασία σύμφωνα με τους νόμους της το συντομότερον δυνατόν. Η Αρχή άμέσως θα πληροφορηθώ το Μέλος που έχει άναφέρει την παράβαση καθώς επίσης και τον Όργανισμό, για τις ενέργειές της.

(5) Μέλος μπορεί επίσης να έπιθεωρήσθ πλοίο στο οποίο ή παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται, όταν εισέρχεται σε λιμάνι ή στους τερματικούς σταθμούς μακριά από την ξηρά, που βρίσκονται στη δικαιοδοσία του Μέλους, εάν ληφθώ αίτηση για έρευνα από όποιοδήποτε Μέλος, ή με έπαρκή μαρτυρία ότι το πλοίο έχει άπορρίψει έπιβλαβείς ουσίες ή άπόβλητα που περιέχουν τέτοιες ουσίες σε όποιοδήποτε μέρος. Η άναφορά αυτής της έρευνας θα σταλθ στο Μέλος που την αίτησθ και στην Αρχή, εις τρόπον ώστε να ληφθών τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟΝ 7

Αδικολόγητη καθυστέρηση στα πλοία

(1) Όλες οι δυνατός προσπάθειες πρέπει να γίνουν για ν' άποφευχθώ ή χωρίς λόγο κατακράτηση ή καθυστέρηση πλοίου κατ' εφαρμογήν των άρθρων 4, 5 και 6 της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Όταν ένα πλοίο κατακρατείται ή καθυστερείται χωρίς λόγο δυνάμει των άρθρων 4, 5, και 6 της παρούσης Συμβάσεως θα δικαιούται άποζημιώσεως για κάθε άπώλεια ή ζημία που υπέστη.

ΑΡΘΡΟΝ 8

Άναφορές για περιστατικά που σχετίζονται με έπιβλαβείς ουσίες

(1) Η σύμφωνα με τους δρους του Πρωτοκόλλου I της παρούσης Συμβάσεως υποβαλλόμενη άναφορά επί περιστατικού ρυπάνσεως θα γίνεται το ταχύτερο δυνατόν και θα έχη όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα.

(2) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως θα πρέπει:

(α) να λαμβάνει όλα τα άπαραίτητα μέτρα, ώστε οι άναφορές επί περιστατικών ρυπάνσεως να παραλαμβάνονται και εξετάζονται υπό άρμόδιου όργάνου ή Υπηρεσίας και

(β) να γνωστοποιή στον Όργανισμό λεπτομερώς τα στοιχεία των ως άνω μέτρων, προς κοινοποίηση για ένημέρωση των άλλων Μελών της Συμβάσεως και Κρατών - Μελών του Όργανισμού.

(3) Οποιοδήποτε ένα Μέλος λάβει άναφορά σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το Μέλος τούτο θα διαβιβάζει την άναφορά χωρίς καθυστέρηση εις:

(α) την Αρχή του έμπλεκόμενου πλοίου και

(β) σε κάθε άλλο Κράτος που μπορεί να επηρεάζεται.

(4) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως άναλαμβάνει να εκδώσθ οδηγίες προς τα έμπορευόμενα πλοία, άεροσκάφη και άλλες άρμόδιες Υπηρεσίες, ν' άναφέρουν στις Αρχές που άνήκουν κάθε περιστατικό από τα μνημονεύμενα στο Πρωτόκολλο I της παρούσης Συμβάσεως. Το Μέλος τούτο αν το θεωρή σκόπιμο θα άναφέρη σχετικώς στον Όργανισμό καθώς και σε άλλο ενδιαφερόμενο Μέλος.

ΑΡΘΡΟΝ 9

Άλλες συνθήκες και έρμηνείες

(1) Άμέσως μόλις τεθεί σε ισχύ ή παρούσα Σύμβαση καταργείται ή Διεθνής Σύμβαση για την Άποφυγή Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πετρέλαιο, 1954, όπως τροποποιήθηκε, μεταξύ των Μελών αυτής της Συμβάσεως.

(2) Οδδεμία διάταξις της παρούσης Συμβάσεως δεσμεύει την κωδικοποίηση και έπεξεργασία του Δικαίου Θαλάσσης από την Διάσκεψη των Ένωμένων Έθνών για το Δίκαιο της θαλάσσης που συγκαλείται σύμφωνα με την Απόφαση 2750C (XXV) της Γενικής Συνελεύσεως των Ένωμένων Έθνών, ούτε τις παρούσες ή μέλλουσες άπαιτήσεις και νομικές άπόψεις ούοδήποτε Κράτους επί θεμάτων Δικαίου θαλάσσης ως προς την φάση και έκταση της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους και του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

(3) Ο δρος «δικαιοδοσία» σ' αυτή την Σύμβαση θα έρμηνεύεται σύμφωνα με το πνεύμα του Ισχύοντος Διεθνούς Δικαίου κατά τον χρόνο της εφαρμογής ή της έρμηνείας της παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 10

Διακανονισμός άμφισβήτησων

Κάθε άμφισβήτησις μεταξύ δύο ή περισσότερων από τα Μέλη της Συμβάσεως άναφορικά με την έρμηνεία ή την εφαρμογή της έφ' όσον δεν είναι δυνατός, θα διακανονισμός μεταξύ των Μελών ή δεν έπέρχεται συμφωνία με άλλο τρόπο, θα υποβάλλεται σε διαιτησία, όπως όρίζεται στο Πρωτόκολλο II της παρούσης Συμβάσεως, αίτησθ ούοδήποτε από τα άμφισβητούμενα Μέλη.

ΑΡΘΡΟΝ 11

Άνταλλαγή πληροφοριών

(1) Τα Μέλη της Συμβάσεως άναλαμβάνουν να άνακοινώνουν στον Όργανισμό:

(α) Τα κείμενα των Νόμων, Αποφάσεων, Διαταγμάτων, Κανονισμών και άλλων όργάνων, που έδημοσίευσαν άφορώντα εις θέματα υπαγόμενα στους τομείς άρμοδιότητος της παρούσης Συμβάσεως.

(β) Κατάλογο μη κυβερνητικών Όργανισμών, που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν για λογαριασμό τους σε θέματα που άφορούν την σχεδίαση, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν έπιβλαβείς ουσίες σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών.

(γ) Έπαρκή άριθμόν δειγμάτων Πιστοποιητικών που έχουν εκδοθώ σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών.

(δ) Κατάλογο έγκαταστάσεων εύκολων ύποδοχής περιλαμβάνοντα την θέση, την χωρητικότητα και διατιθέμενα ύπ' αυτών μέσα καθώς και άλλα χαρακτηριστικά των.

(ε) Έπίσημες έκθεσεις ή περιλήψεις αυτών, εμφανίζουσες τα αποτελέσματα της εφαρμογής της παρούσης Συμβάσεως, και

(ς) Έτήσια στατιστική έκθεση σε τυποποιημένη από τον Όργανισμό μορφή με τις κυρώσεις που τελικά έπεβλήθησαν για παραβάσεις της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ο Όργανισμός θα γνωστοποιή στα Μέλη την λήψη οιασδήποτε άνακοινώσεως κατά το παρόν Άρθρον και θα κυκλοφορή σ' όλα τα Μέλη κάθε πληροφορία που δίδεται σύμφωνα με τις ύποπαραγράφους (1) (β) έως (ς) του παρόντος άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 12

Άτυχήματα εις πλοία

(1) Κάθε μία από τις Αρχές άναλαμβάνει να διενεργή έρευνα επί άτυχήματος που συμβαίνει σε κάποιο από τα πλοία της που υπάγονται στις διατάξεις των Κανονισμών, έφ' όσον το άτύχημα τούτο έχει προκαλέσει ζημία μεγάλης έκτασεως στο θαλάσσιο περιβάλλον.

(2) Κάθε Μέλος της Συμβάσεως άναλαμβάνει την ύποχρέωση να δίνη στον Όργανισμό πληροφορίες που άφορούν τα αποτελέσματα τέτοιων έρευνών, εάν κρίνη ότι οι πληροφορίες αυτές μπορούν να βοηθήσουν στο να προσδιορισθώ ποιες αλλαγές της παρούσης Συμβάσεως θα μπορούσαν να είναι έπιθυμητές.

ΑΡΘΡΟΝ 13

Υπογραφή, Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση

- (1) Η παρούσα Σύμβαση θα παραμείνει άνοικτη για Υπογραφή από Γραφεία του Οργανισμού από τις 15 Ιανουαρίου 1974 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1974 και αλλοιούτως θα παραμείνει άνοικτη για Προσχώρηση. Τα κράτη μπορεί να γίνουν Μέρη αυτήν Παρούσα Σύμβαση με:
- (α) την υπογραφή άνευ επιφύλαξης ως προς την Κύρωση, Αποδοχή ή Έγκριση, ή
 - (β) την υπογραφή με την επιφύλαξη της Κυρώσεως, Αποδοχής ή Έγκρίσεως, ακολουθούμενη από Κύρωση Αποδοχή ή Έγκριση, ή
 - (γ) την Προσχώρηση.
- (2) Η Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση θα έχει ισχύ με την κατάθεση του σχετικού οργάνου Έπικυρώσεως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.
- (3) Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού θα πληροφορήσει όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση ή προσχωρήσαν α' αυτήν περί της υπογραφής ή καταθέσεως νέου οργάνου Έπικυρώσεως, Αποδοχής, Έγκρίσεως ή Προσχώσεως μαζί με την ημερομηνία της καταθέσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 14

Προαιρετικά Παραρτήματα

- (1) Ένα Κράτος κατά τον χρόνο της υπογραφής, Κυρώσεως, Αποδοχής, Έγκρίσεως ή Προσχώρησεως δύναται να δηλώσει ότι δεν αποδέχεται κάποιον ή όλα εκ των Παραρτημάτων ΙΙΙ, ΙV και V καλούμενα από εξής «Προαιρετικά Παραρτήματα της παρούσης Σύμβασης». Υπό την ως άνω αίτηση, τα Μέλη της Συμβάσεως θα δεσμεύονται από τις διατάξεις κάθε Παραρτήματος στα ανωλό του.
- (2) Κράτος που έχει δηλώσει ότι δεν δεσμεύεται από κάποιο Προαιρετικό Παράρτημα, μπορεί να αποδεχθεί ανά πάσα στιγμή το Παράρτημα, καταθέτοντας στον Οργανισμό Όργανο του είδους που περιγράφεται από Άρθρο 13 (2).
- (3) Κράτος που κάνει δήλωση σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου σχετιζόμενη με τα Προαιρετικά Παραρτήματα και δεν έχει αποδεχθεί εν συνεχεία το Παράρτημα του οποίου σύμφωνα με την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου δεν έχει υποχρεώσεις αλλά ούτε και δικαιούται να διεκδικήσει προνόμια που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, στον άφορμό τα θέματα που σχετίζονται με αυτό το Παράρτημα και όπου γίνεται μνεία Μελών της παρούσης Συμβάσεως, δεν θα περιλαμβάνεται εκεί αυτό το Κράτος στα θέματα που αφορούν αυτό το Παράρτημα.
- (4) Ο Οργανισμός θα πληροφορήσει τα Κράτη που έχουν υπογράψει ή προσχωρήσει στην παρούσα Σύμβαση για οποιοδήποτε δήλωση που γίνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρον και την λήψη οιοδήποτε Οργάνου που κατατίθεται σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου (2) του παρόντος Άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 15

Θέσις εν ισχύι

- (1) Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί εν ισχύι 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία όχι λιγότερα από 15 Κράτη, συνολικώς καλύπτονται διά της εμπορικής ναυτιλίας των από το 50% και άνω του παγκοσμίου εμπορικού ατόλου εις όλικήν χωρητικότητα θα αποτελέσουν Μέρη αυτής σύμφωνα με το Άρθρο 13.
- (2) Προαιρετικό Παράρτημα θα τίθεται εν ισχύι 12 μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία οι προϋποθέσεις που τίθενται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου έχουν εκπληρωθεί εν σχέσει με αυτό το Παράρτημα.
- (3) Ο Οργανισμός θα πληροφορήσει τα Κράτη που έχουν υπογράψει την παρούσα Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει α' αυτήν, περί της ημερομηνίας θέσεώς της εν ισχύι και περί της ημερομηνίας κατά την οποία κάποιο προαιρετικό Παράρτημα τίθεται εν ισχύι σύμφωνα προς την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου.
- (4) Για τα Κράτη που έχουν καταθέσει Όργανο Έπικυρώσεως, αποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως σχετικόν με την παρούσα Σύμβαση ή οποιοδήποτε προαιρετικό παράρτημα, άφορμό έχουν πληρωθεί οι απαιτήσεις για την θέσιν εν ισχύι, αλλά πριν από την ημερομηνία θέσεως εν ισχύι, ή κύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρησή της έχει εφαρμογή την ημερομηνία που θα τεθεί εν ισχύι η Σύμβασις ή το Παράρτημα αυτό ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία της καταθέσεως του Οργάνου, οποιαδήποτε είναι η μεταγενέστερη ημερομηνία.
- (5) Για Κράτη που έχουν καταθέσει Όργανο έπικυρώσεως, αποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως μετά την ημερομηνία που η Σύμβασις ή ένα προαιρετικό Παράρτημα έτεθιν εν ισχύι, ή Σύμβασις ή το Προαιρετικό Παράρτημα θα εφαρμοσθούν τρεις μήνες μετά την κατάθεση του οργάνου.
- (6) Μετά την ημερομηνία εκπληρώσεως όλων των προϋποθέσεων που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρον 16 για να γίνει μία τροποποίηση της παρούσης Συμβάσεως ή ενός προαιρετικού Παραρτήματος, κάθε όργανο έπικυρώσεως, αποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως που κατατίθεται θα έχει εφαρμογή για την Σύμβαση ή το Παράρτημα, όπως τροποποιήθηκαν.

ΑΡΘΡΟΝ 16

Τροποποιήσεις

- (1) Η παρούσα Σύμβασις μπορεί να τροποποιηθεί τηρουμένης της διαδικασίας που καθορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους.
- (2) Τροποποίηση κατόπιν προηγούμενης εξετάσεως από τον Οργανισμό:
- (α) Οιαδήποτε τροποποίηση προτεινόμενη από Μέλος της Συμβάσεως θα υποβάλλεται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ο οποίος θα την κοινοποιήσει αέ όλα τα Μέλη του Οργανισμού και όλα τα Μέλη της Συμβάσεως τουλάχιστον Εξη (6) μήνες πρό της εισαγωγής της προς εξέταση.
 - (β) Οιαδήποτε τροποποίηση προταθείσα και κοινοποιηθείσα κατά τα ανωτέρω θα τίθεται από τον Οργανισμό υπ' όψιν του άρμοδιου Οργάνου προς εξέταση.
 - (γ) Τα Μέλη της Συμβάσεως ανεξαρτήτως εάν είναι Μέλη ή όχι του Οργανισμού θα δικαιούνται να λαμβάνουν μέρος στις εργασίες του άρμοδιου Οργάνου.
 - (δ) Τροποποιήσεις θα γίνονται παραδεκτές από τα 2/3 της πλειοψηφίας μόνον των Μελών της Συμβάσεως που είναι παρόντα και ψηφίζουν.
 - (ε) Εάν έχουν υιοθετηθεί σύμφωνα με την παράπανυ υποπαράγραφο (δ), οι τροποποιήσεις θα κυκλοφορούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σ' όλα τα Μέρη της Συμβάσεως για την αποδοχή τους.
 - (στ) τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή ατίς ακόλουθες περιπτώσεις:
 - (i) Τροποποίηση Άρθρου της Συμβάσεως θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή την ημερομηνία που έγινε αποδεκτή από τα 2/3 των Μελών των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει όχι λιγώτερο από το 50% της όλικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.
 - (ii) Τροποποίηση Παραρτήματος της Συμβάσεως θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (στ) (iii) έκτός εάν το άρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της αποδοχής όρισει ότι η τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή την ημερομηνία που θα γίνει αποδεκτή από τα 2/3 των Μελών, των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει όχι λιγώτερο από το 50% της όλικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Εν τούτοις οποτεδήποτε πριν να τεθεί εν ισχύι ή τροποποίηση ενός Παραρτήματος της Συμβάσεως, ένα Μέλος μπορεί ν' ανακοινώσει στον Γενικό Γραμματέα ότι είναι αναγκαία ή άμεσος έγκρισή της γι' αυτό το Μέλος πριν τεθεί εν ισχύι ή τροποποίηση. Ο Γενικός Γραμματέας θα κοινοποιήσει την ως άνω ανακοίνωση μαζί με την ημερομηνία λήψεώς της ατά Μέλη της Συμβάσεως προς πληροφοριαν τους.
 - (iii) Τροποποίηση Προσαρτήματος αέ Παράρτημα της Συμβάσεως θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή στο τέλος της χρονικής περιόδου που έχει καθορισθεί από το άρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της υιοθετήσεως, ή οποία περίοδος δεν θα πρέπει να είναι λιγώτερη από 10 μήνες έκτός εάν εντός αυτής της περιόδου γνωστοποιηθούν αντίρρησης στον Οργανισμό από όχι λιγώτερα από το 1/3 των Μελών ή από τα Μέλη των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει όχι λιγώτερο από το 50% της όλικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις πληροούνται.
 - (iv) Τροποποίηση στο Πρωτόκολλο Ι της Συμβάσεως θα υπόκειται ατίς ίδιες διαδικασίες όπως οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Συμβάσεως, όπως προβλέπεται στις ανωτέρω υποπαγράφους (στ') (i) ή (στ') (iii).
 - (v) Τροποποίηση του Πρωτοκόλλου ΙΙ της Συμβάσεως θα υπόκειται ατίς ίδιες διαδικασίες, όπως οι τροποποιήσεις ενός Άρθρου της Συμβάσεως, όπως προβλέπεται από τις υποπαγράφους (στ') (i).
 - (ζ) Η τροποποίηση θα τίθεται εν ισχύι υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - (i) όταν πρόκειται για τροποποίηση Άρθρου της Συμβάσεως ή του Πρωτοκόλλου ΙΙ ή του Πρωτοκόλλου Ι ή Παραρτήματος της Συμβάσεως μη τηρηθείσας της διαδικασίας που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (α') (iii) ή τροποποίηση που έγινε αποδεκτή σύμφωνα προς τις προηγούμενες διατάξεις θα τεθεί εν ισχύι, Εξη μήνες μετά την ημερομηνία της αποδοχής της για τα Μέλη που έχουν δηλώσει ότι την αποδέχονται.
 - (ii) Όταν πρόκειται για τροποποίηση στο Πρωτόκολλο Ι, Προσαρτήματος ενός Παραρτήματος ή Παραρτήματος της Συμβάσεως τηρηθείσας της διαδικασίας που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (στ') (iii), ή τροποποίηση που θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με τις προηγούμενες προϋποθέσεις θα τεθεί εν ισχύι Εξη μήνες μετά την αποδοχή της για όλα τα Μέλη με την εξαίρεση αυτών που πρό της ημερομηνίας αυτής έχουν κάνει δήλωση, ότι δεν την αποδέχονται ή δήλωση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (στ') (ii), ότι είναι αναγκαία ή έπείγουσα αποδοχή τους.

(3) Τροποποίηση υπό Διασκέψεως.

- (α) όταν ζητηθεί από Μέλος με την συναίνεση τουλάχιστον του ενός τρίτου των Μελών, ο Όργανισμός θα συγκαλέσει Διάσκεψη των Μελών της Συμβάσεως για να εξετάσουν τις τροποποιήσεις της παρούσης Συμβάσεως.
- (β) Κάθε τροποποίηση που υιοθετείται σε μία τέτοια Διάσκεψη από τα 2/3 της πλειοψηφίας των Μελών που είναι παρόντα και ψήφισαν θ' ανακοινώνεται από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη για την άποδοχόν των.
- (γ) Εκτός εάν η Διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, η τροποποίηση θα θεωρηθεί ότι έχει γίνει αποδεκτή και έχει τεθεί εν ισχύ σύμφωνα με την διαδικασία που περιγράφεται για αυτό τον σκοπό στην ανωτέρω παράγραφο (2) (στ') και (ζ).
- (4) (α) Όταν πρόκειται για τροποποίηση Προαιρετικού Παραρτήματος, μνεία του παρόντος "Αρθρου σε «Μέλος της Συμβάσεως» θα θεωρηθεί ότι σημαίνει Μέλος δεσμευόμενο από αυτό το Παράρτημα.
- (β) Κάθε Μέλος που αρνήθηκε την άποδοχή τροποποιήσεως ενός Παραρτήματος θα θεωρηθεί σαν μη Μέλος μόνον εις ό,τι αφορά την εφαρμογή της τροποποιήσεως αυτής.
- (5) Η υιοθέτηση και η θέση σε ισχύ ενός νέου Παραρτήματος θα υπόκειται στην ίδια διαδικασία για την υιοθέτηση και θέση σε ισχύ τροποποιήσεως "Αρθρου της Συμβάσεως.
- (6) Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσης Συμβάσεως που έγινε σύμφωνα με αυτό το "Άρθρο, η οποία αναφέρεται στο κατασκευαστικό μέρος ενός πλοίου θα εφαρμόζεται μόνο στα πλοία των οποίων το συμβόλαιο κατασκευής υπεγράφη ή όταν δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής, στα πλοία των οποίων η τρόπος τοποθετήθηκε κατά ή μετά την ημερομηνία κατά την οποία η τροποποίηση τίθεται εν ισχύ.
- (7) Κάθε τροποποίηση Πρωτοκόλλου ή Παραρτήματος θ' αναφέρεται στην ούσια αυτού του Πρωτοκόλλου ή του Παραρτήματος και θα είναι συνεπής με τα "Άρθρα της παρούσης Συμβάσεως.
- (8) Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού θα πληροφορήσει όλα τα Μέλη για οποιαδήποτε τροποποίηση που τίθεται εν ισχύ σύμφωνα με το παρόν "Άρθρο μαζί με την ημερομηνία κατά την οποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.
- (9) Κάθε δήλωση άποδοχής ή αντίρρησης σε μία τροποποίηση σύμφωνα με το παρόν "Άρθρο θα κοινοποιούνται γραπτώς στον Γεν. Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός θα την κοινοποιήσει στα Μέλη της Συμβάσεως μαζί με την ημερομηνία παραλαβής της.

ΑΡΘΡΟΝ 17

Παρότρυνση για τεχνική συνεργασία

Τα Μέλη της Συμβάσεως θα παρέχουν, με την συμβουλή του Οργανισμού και άλλων διεθνών Οργάνων, με την βοήθεια και συνεργασία του εκτελεστικού Διευθυντού των Ηνωμένων Εθνών για το πρόγραμμα του Περιβάλλοντος, υποστήριξη για τα Μέλη εκείνα που ζητάνε τεχνική οήθεια επί θεμάτων:

- (α) εκπαίδευσως του επιστημονικού και τεχνικού προσωπικού·
- (β) εφοδιασμός με τον αναγκαίο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για υποδοχή και παρακολούθηση·
- (γ) διευκολύνσεως των άλλων μέτρων και διατάξεων προς πρόληψη ή ελάττωση της μόλυνσεως του θαλασίου περιβάλλοντος από τα πλοία· και
- (δ) ένθαρρύνσεως για έρευνες,
- κατά προτίμηση μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών, επεκτείνοντας έτσι τους στόχους και σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 18

Καταγγελία

- (1) Η παρούσα Σύμβαση ή οποιοδήποτε προαιρετικό Παράρτημα μπορεί να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέλος της Συμβάσεως οποτεδήποτε μετά την συμπλήρωση πέντε ετών από την ημερομηνία που η Σύμβαση ή αυτό το Παράρτημα τέθηκαν εν ισχύ για αυτό το Μέλος.
- (2) Καταγγελία θα πραγματοποιηθεί με την ανακοίνωση εγγράφως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ο οποίος θα πληροφορήσει όλα τα άλλα Μέλη για κάθε τέτοια ανακοίνωση που έλαβε μαζί με την ημερομηνία παραλαβής της καθώς και την ημερομηνία που η καταγγελία αυτή θα τεθεί σε εφαρμογή.
- (3) Καταγγελία θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την λήψη της ανακοινώσεως της από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ή μετά την παρέλευση άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που πιθανόν να δηλώνεται στην ανακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ 19

Κατάθεση και Απογραφή

- (1) Η παρούσα Σύμβαση θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού που θα μεταβιβάσει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα της σε όλα τα Κράτη που την έχουν υπογράψει ή έχουν προσχωρήσει σε αυτήν.
- (2) Όταν η παρούσα Σύμβαση τεθεί εν ισχύ το κείμενο θα μεταβιβασθεί από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για απογραφή και δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτου των Ηνωμένων Εθνών.

ΑΡΘΡΟΝ 20

Γλώσσες

Η παρούσα Σύμβαση συντάχθηκε σε ένα αντίγραφο στην Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική, κάθε δέ κείμενο από αυτά είναι εξ ίσου αυθεντικό. Επίσημες μεταφράσεις στην Αραβική, Γερμανική, Ιταλική και Ιαπωνική θα ετοιμασθούν και κατατεθούν με το υπογεγραμμένο επίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩΝ οι υπογράφοντες αρμοδίως εξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις προς τον σκοπόν αυτόν, έθεσαν την υπογραφή τους στην παρούσα Σύμβαση.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ την δευτέρα ημέρα του Νοεμβρίου του χιλιοστού έναεκαοκτοστού έβδομουκοστού τρίτου έτους.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΕΠΙΒΑΛΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ (σύμφωνα με το "Άρθρο 8 της Συμβάσεως)

"Άρθρο Ι

Υποχρεώσεις διά την υποβολήν αναφορᾶς.

- (1) Ο Πλοίαρχος πλοίου που ενέχεται σε άτυχημα αναφερόμενο στο "Άρθρο ΙΙΙ του παρόντος Πρωτοκόλλου ή άλλο πρόσωπο που έχει την διακυβέρνηση του πλοίου θα καταγγέλλει τις λεπτομέρειες του ατυχήματος τούτου χωρίς καθυστέρηση και όσο το δυνατόν εκτενέστερα σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Πρωτοκόλλου.
- (2) Σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο που αναφέρθηκε στην παράγραφο Ι του παρόντος "Αρθρου εγκαταληφθεί ή σε περίπτωση που ή εκθεση, απ' αυτό το πλοίο δεν είναι πλήρης ή δεν είναι δυνατόν να ληφθεί, ο πλοιοκτήτης, ναυλωτής, διευθυντής ή διαχειριστής του πλοίου ή οι πράκτορές του θ' αναλάβουν σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση την υποχρέωση που έχει ο Πλοίαρχος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

"Άρθρο ΙΙ

Τρόποι υποβολῆς των εκθέσεων

- (1) Κάθε έκθεση θα διαβιβάζεται από τον Ασύρματο οποτεδήποτε τούτο είναι δυνατό, αλλά σε κάθε περίπτωση με τα ταχύτερα μέσα που είναι διαθέσιμα στον χρόνο που αυτή υποβάλλεται. Στις εκθέσεις που διαβιβάζονται με τον ασύρματο θα δίδεται η μέγιστη δυνατή προτεραιότητα.
- (2) Οι εκθέσεις θα απευθύνονται στον αρμόδιο δημόσιο λειτουργό ή Υπηρεσία ως τούτο καθορίζεται στην παράγραφο (2) (α) του "Αρθρου 8 της Συμβάσεως.

"Άρθρον ΙΙΙ

Πότε θα υποβάλλεται έκθεση

Η έκθεση θα υποβάλλεται όταν το περιστατικό σχετίζεται με:

- (α) απόρριψη διάφορων εκείνης που επιτρέπει η παρούσα Σύμβαση, ή
- (β) απόρριψη επιτρεπομένη από την παρούσα Σύμβαση, εκ λόγων:
- (i) ασφαλείας πλοίου ή διασώσεως ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, ή
- (ii) ζημίας του πλοίου ή του εξοπλισμού του.
- (γ) απόρριψη επιβλαβούς ουσίας που γίνεται για την καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρυπάνσεως ή που γίνεται μέσα σε πλαίσιο νομίμου επιστημονικής έρευνας προς περιορισμό ή έλεγχο της ρυπάνσεως· ή
- (δ) πιθανότητα απόρριψης υπαγομένης εις μία εκ των περιπτώσεων των παραγράφων (α), (β) ή (γ) του παρόντος "Αρθρου.

Άρθρο IV

Περιεχόμενο της Έκθεσης

- (1) Κάθε Έκθεση θα περιέχει γενικά:
- Τήν ταυτότητα του πλοίου
 - τό χρόνο και ημερομηνία που συνέβη το περιστατικό
 - τήν γεωγραφική θέση του πλοίου, όταν συνέβη το περιστατικό
 - τόν άνεμο και την κατάσταση της θαλάσσης και
 - σχετικές λεπτομέρειες που αφορούν την κατάσταση του πλοίου.
- (2) Κάθε Έκθεση θα περιέχει ειδικά:
- σαφή ένδειξη ή περιγραφή των επιβλαβών ουσιών που εμπλέκονται, περιλαμβανομένων, εάν είναι δυνατόν των ακριβών τεχνικών δρων αυτών των ουσιών (εμπορικοί όροι δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται αντί των ακριβών τεχνικών δρων)
 - ακριβή ή κατ' εκτίμηση δήλωση των ποσοτήτων, συγκεντρώσεως και πιθανώς καταστάσεως των επιβλαβών ουσιών που απορρίφθηκαν ή που πιθανώς θα απορριφθούν στην θάλασσα,
 - όπου αυτό είναι σχετικό περιγραφή της συσκευασίας ή των χαρακτηριστικών σημείων, και
 - εάν είναι δυνατόν το όνομα του αποστολέα, παραλήπτη ή κατασκευαστή.
- (3) Σε κάθε Έκθεση θα υπάρχει σαφής ένδειξη περί του εάν η επιβλαβής ουσία που απορρίφθηκε ή θα απορριφθεί είναι πετρέλαιο, επικίνδυνη ουσία σε ύγρη, στερεή ή αέριο κατάσταση και εάν αυτή η ουσία μεταφερόταν ή μεταφέρεται χύδην ή σε συσκευασία σε εμπορικιώτια, σε φορητές δεξαμενές ή σε όδικα και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα οχήματα.
- (4) Κάθε Έκθεση θα περιλαμβάνει όπου χρειάζεται σχετικές πληροφορίες αιτούμενες από τον αποδέκτη της, ή πληροφορίες τις οποίες ο αποστολέας της θεωρεί αναγκαίες.

Άρθρον V

Συμπληρωματική Έκθεση

Κάθε άτομο που είναι υποχρεωμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου να στείλει μία Έκθεση, θα πρέπει, εφ' όσον του είναι δυνατόν:

- να συμπληρώνει την αρχική Έκθεση, όπου χρειάζεται με πληροφορίες που αφορούν περαιτέρω εξελίξεις, και
- να συμμορφώνεται όσο το δυνατόν πληρέστερα με τις απαιτήσεις των Κρατών που έθλησαν εις ότι αφορά πρόσθετες πληροφορίες που έχουν σχέση με το περιστατικό.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ II

ΔΙΑΤΗΣΙΑ

(σύμφωνα με το Άρθρο 10 της Συμβάσεως)

Άρθρο I

Η διαδικασία διαιτησίας, εκτός εάν τα Μέλη που διαφώνησαν αποφασίσουν διαφορετικά, θα είναι σύμφωνη με τους κανόνες που εκτίθενται στο παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρον II

(1) Δικαστική διαιτησία θα συσταθεί, όταν τούτο ζητηθεί από ένα Μέλος της Συμβάσεως απευθυνόμενον σ' ένα άλλο κατ' εφαρμογήν του Άρθρου 10 της παρουσής Συμβάσεως. Η αίτηση για διαιτησία θα περιλαμβάνει δήλωση σχετική με την υπόθεση συνοδευόμενη από οιοδήποτε άλλο αποδεικτικό στοιχείο.

(2) Τό Μέλος που υποβάλλει την αίτηση θα πληροφορεί τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού περί τούτου για την σύσταση δικαστηρίου, περί των ονομάτων των μελών της διαφοράς και περί του Άρθρου της Συμβάσεως ή των Κανονισμών επί των οποίων κατά την γνώμη του υπάρχει διαφωνία επί της ερμηνείας ή της εφαρμογής των. Ο Γενικός Γραμματέας θα μεταβιβάσει την πληροφορία αυτή σ' όλα τα Μέλη.

Άρθρον III

Τό δικαστήριο θα αποτελείται από 3 μέλη, ένα Διαιτητή, προτεινόμενον από εκαστο των Μερών της διαφοράς και ένα τρίτο Διαιτητή που θα προτείνεται κατόπιν συμφωνίας των δύο πρώτων διορισθέντων και θα ενεργεί σαν Πρόεδρος του δικαστηρίου.

Άρθρον IV

(1) Εάν, μετά από παρέλευση εξήντα ημερών από τον διορισμό του δευτέρου διαιτητού δεν έχει όρισθεί ο Πρόεδρος του δικαστηρίου, ο Γενικός Γραμματέας του

Οργανισμού κατόπιν αίτησεως ενός από τα (2) Μέρη, εντός μίας περιόδου, εξήντα ημερών ακόμη, θα προβή στον διορισμό του εκλεγόντάς τον από κατάλογο ατόμων έχοντων τα προσόντα, συνταχθέντος από τό Συμβούλιο του Οργανισμού.

(2) Εάν εντός της περιόδου των εξήντα ημερών από την παραλαβή της αιτήσεως, ένα από τα Μέρη δεν θα έχει όρισει τό μέλος του Δικαστηρίου, για τόν διορισμό του οποίου είναι υπεύθυνο, τό άλλο Μέρος δύναται κατ' εὐθείαν νά πληροφορήσει τόν Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, ο οποίος θα διορίξει τόν Πρόεδρο του Δικαστηρίου εντός μίας περιόδου εξήντα ημερών, εκλεγόντάς τον από τόν κατάλογο που περιγράφεται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου.

(3) Ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, άμέσως μετά τόν διορισμό του, θα ζητήσει από τό Μέρος που δέν έχει προτείνει Διαιτητή, νά πράξει τούτο κατ' όμοιο τρόπο καί μέ τίς ίδιες προϋποθέσεις. Εάν τό Μέρος δέν προβεί στόν άπαιτούμενον διορισμό, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου θα ζητήσει από τόν Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού νά διορίσει τό έλλείπον μέλος του δικαστηρίου τηρών τούς τύπους καί τίς προϋποθέσεις που περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο.

(4) Ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, εάν διορίσθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Άρθρου δέν θα πρέπει νά είναι ή υπήρξε ποτέ της ίδιας εθνικότητας μ' ένα από τά ενδιαφερόμενα Μέρη, εκτός άν συγκατατίθεται πρός τούτο τό άλλο Μέρος.

(5) Σε περίπτωση άσθενείας ή άποχής ενός από τούς Διαιτητές για τόν διορισμό του οποίου είναι υπεύθυνο ένα από τά Μέρη, τό μέρος αυτό θα προτείνει έναν άναπληρωτή εντός εξήντα ημερών από την ήμερα της άσθενείας ή της άποχής. Εάν αυτό τό Μέρος δέν θα κάνει την πρόταση, ή διαιτησία θα προχωρήσει μέ τούς έναπομειναντας Διαιτητές. Σε περίπτωση άσθενείας ή άποχής του Προέδρου του Δικαστηρίου, άναπληρωτής του θα διορίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου III ή σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των μελών του Δικαστηρίου, εντός εξήντα ημερών από την ήμερα της άσθενείας ή της άποχής, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

Άρθρον V

Τό Δικαστήριο μπορεί ν' άκροάται καί ν' άποφασίζει επί άναπαιτήσεων έγγραφων μένων άπ' εὐθείας επί του θέματος της διαφοράς.

Άρθρον VI

Κάθε Μέρος θα είναι υπεύθυνο για την άμοιβή του Διαιτητού καθώς καί για την άντιμετώπιση των λοιπών σχετικών έξόδων που συνεπάγεται ή προετοιμασία της ύποθέσεώς του. Η άμοιβή του Προέδρου του Δικαστηρίου καί ή άντιμετώπιση όλων των γενικών έξόδων που προέρχονται από την διαιτησία θα βαρύνουν εξ ίσου τά μέρη. Τό Δικαστήριο θα κρατεί κατάλογο εφ' όλων των έξόδων καί θα υποβάλλει στό τέλος Έκθεσιν επ' αὐτών.

Άρθρον VII

Κάθε Μέρος της Συμβάσεως που έχει συμφέρον νομικής φύσεως καί που μπορεί νά επηρεάζεται από την άπόφαση επί της ύποθέσεως μπορεί, άφού δώσει γραπτή είδοποίηση στά Μέρη, που έχουν κινήσει άρχικά την διαιτητική διαδικασία, νά λάβει μέρος σ' αυτήν μέ την συναίνεση του Δικαστηρίου.

Άρθρον VIII

Διαιτητικόν Δικαστήριον συσταθέν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου θα καθορίζει τούς δικούς του διαδικαστικούς κανόνες.

Άρθρον IX

(1) ΟΙ άποφάσεις του Δικαστηρίου τόσο επί της διαδικασίας όσον καί επί της έδρας του καθώς καί επί οιοδήποτε άλλου θέματος που τίθεται ύπ' όφιν του θα λαμβάνονται κατ' πλειοψηφίαν των μελών του. Η άπουσία ή ή άποχή ενός από τά μέλη του Δικαστηρίου για τό διορισμό του οποίου ήσαν υπεύθυνα τά Μέρη δέν θ' άποτελεί έμπόδιο για την λήψη άποφάσεως. Σε περίπτωση ίσων φωνών, ή ψήφος του Προέδρου θα είναι άποφασιστική.

(2) Τά Μέρη θα διευκολύνουν τό έργο του Δικαστηρίου καί ιδιαίτερα, σύμφωνα μέ την νομοθεσία τους καί χρησιμοποιώντας όλα τά μέσα που είναι στην διάθεσή τους:

(α) θα εφοδιάζουν τό Δικαστήριο μέ όλα τά άπαραίτητα έγγραφα καί πληροφορίες

(β) θα παρέχουν την δυνατότητα στό Δικαστήριο νά εισέρχεται στην περιοχή τους, νά άκροάται μάρτυρες ή ειδήμονες καί νά επισκέπτεται τόν τόπον του περιστατικού.

(3) Άπουσία ή άποχή ενός μέλους δέν θα συνιστά έμπόδιο διά την διαδικασία.

Άρθρον X

(1) Τό Δικαστήριο θα εκδίδει την άπόφαση του εντός πέντε μηνών από του χρόνου της συστάσεώς του εκτός εάν τούτο άποφασίσει, σε περίπτωση ανάγκης, νά παρατείνει τό χρονικό όριο, όχι όμως πέραν των τριών μηνών. Η άπόφαση του Δικαστηρίου θα συνοδεύεται από αιτιολογική έκθεση, θα είναι τελική μη έπιδεχόμενη έφέσεως καί θα άνακοινώνεται, στόν Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. Τά Μέρη θα πρέπει νά συμμορφώνονται άμέσως μέ την άπόφαση.

(2) Κάθε άμφισβήτηση που μπορεί να εγερθεί μεταξύ των Μερών, όσον αφορά την έρμηνεία ή την εκτέλεση της απόφασης, μπορεί να υποβληθεί από οποιοδήποτε Μέρος εις την κρίση του Δικαστηρίου, που έλαβε την απόφαση ή εάν δεν είναι διαθέσιμο σ' ένα άλλο Δικαστήριο, που συνιστάται γι' αυτό τόν σκοπό με τόν ίδιο τρόπο, όπως και τό αρχικό Δικαστήριο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι - ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Γιά τίς εφαρμογές του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) «Πετρέλαιο» σημαίνει τό πετρέλαιο σέ κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του άργου πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, των κατακαθημάτων πετρελαίου, του άποβλήτου πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τά όποια υπάρχουν στίς διατάξεις του Παραρτήματος II τής παρούσης Συμβάσεως) και περιλαμβάνει τίς ουσίες που αναφέρονται στό Προσάρτημα Ι αυτού του Παραρτήματος χωρίς νά περιορίζεται ή γενικότης των προηγούμενων.
- (2) «Πετρελαιοειδές Μίγμα» σημαίνει μίγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σέ οιαδήποτε αναλογία.
- (3) «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει μίγμα πετρελαίου που χρησιμοποιείται σάν καύσιμο, γιά πρόωση και γιά τά βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου, που τό μεταφέρει.
- (4) «Πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο κατασκευασμένο ή μετασκευασμένο γιά νά μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στους χώρους φορτίου περιλαμβανομένων των πλοίων συνδεδεσμένων φορτίων και των πλοίων μεταφοράς χημικών κατά τούς προσδιορισμούς του Παραρτήματος II τής παρούσης Συμβάσεως, όταν τό μεταφερόμενο φορτίο έν δλω ή έν μέρει είναι πετρέλαιο χύδην.
- (5) «Πλοίο συνδεδεσμένων φορτίων» σημαίνει τό πλοίο που σχεδιάστηκε γιά νά μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην.
- (6) «Νέο πλοίο» σημαίνει πλοίο:
 - (α) γιά τό όποιο ή σύμβαση κατασκευής, υπεγράφη μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή
 - (β) έλλειψει συμβάσεως κατασκευής, ή τήρις του όποιου τοποθετήθηκε ή που εδρύσεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά την 30 'Ιουνίου 1976, ή
 - (γ) ή παράδοση του όποιου έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979, ή
 - (δ) έχει ύποστει μετασκευές εύρειας έκτάσεως:
 - (i) γιά τίς όποιες ή σύμβαση έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή
 - (ii) γιά τίς όποιες δέν έγινε σύμβαση και οι μετασκευαστικές εργασίες άρχισαν μετά την 30 'Ιουνίου του 1976, ή
 - (iii) που έπερατώσαν μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979.
- (7) «Υπάρχον πλοίο» σημαίνει πλοίο που δέν είναι νέο.
- (8) «Μετασκευή εύρειας έκτάσεως» σημαίνει μετατροπή του υπάρχοντος πλοίου:
 - (α) ή όποια μεταβάλλει ούσιωδώς τίς διαστάσεις ή την μεταφορική ικανότητά του, ή
 - (β) ή όποια μεταβάλλει τόν τύπο του, ή
 - (γ) σκοπός τής όποιας κατά την κρίση τής 'Αρχής, είναι κυρίως ή παράταση τής ζωής του, ή
 - (δ) ή όποια άπλως μεταβάλλει τοίτο κατά τέτοιο τρόπο ώστε εάν ήταν νέον νά υπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, οι όποιες δέν δύνανται νά έχουν εφαρμογή επ' αυτό ως υπάρχοντος πλοίου.
- (9) «Πλησιέστερη άκτή». 'Ο όρος «άπό την πλησιέστερη άκτή» σημαίνει άπό την βασική γραμμή, άπό την όποια έχει καθιερωθεί ή μέτρηση των χωρικών ύδάτων μιας επικράτειας σύμφωνα με τό Διεθνές Δίκαιο, πλην τής περιπτώσεως που γιά τούς σκοπούς τής παρούσης Συμβάσεως άπό την πλησιέστερη άκτή έξωθεν τής βορειοανατολικής άκτής τής Αυστραλίας θά θεωρείται άπό την γραμμή που διαγράφεται άπό σημείο τής άκτής τής Αυστραλίας με

γεωγραφικό μήκος 143°52' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°30' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 144°00' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 146°00' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 147°00' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°00' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος επί τής άκτής τής Αυστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' ανατολικό.

- (10) «Ειδική περιοχή» σημαίνει θαλάσσια περιοχή όπου λόγω άνεγνωρισμένων τεχνικών λόγων σέ σχέση με τίς όκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες της και του ιδιαιτέρου χαρακτήρος τής θαλάσσιας κυκλοφορίας άπαιτείται ή καθιέρωση ειδικών έπιτακτικών μεθόδων γιά την πρόληψη τής ρυπάνσεως τής θαλάσσιας άπό πετρέλαιο. Στίς ειδικές περιοχές θά περιλαμβάνονται αυτές που αναφέρονται στό Κανονισμό 10 του παρόντος Παραρτήματος.
- (11) «Στιγμιαίος ρυθμός άπορρίψεως περιεχομένου πετρελαίου» σημαίνει την αναλογία τής άποβολής του πετρελαίου σέ λίτρα ανά ώρα, σέ δεδομένη στιγμή πρόσ την ταχύτητα του πλοίου σέ κόμβους την ίδια στιγμή.
- (12) «Δεξαμενή» σημαίνει κλειστόν χώρο που σχηματίζεται άπό την μόνιμη κατασκευή του πλοίου και είναι σχεδιασμένος γιά την μεταφορά όγρου χύδην.
- (13) «Πλευρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενή που συνορεύει με τό πλευρικό περίβλημα του σκάφους.
- (14) «Κεντρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενή έσωτερικά ενός διαμήκους διαφράγματος.
- (15) «Δεξαμενή καταλοίπων» σημαίνει δεξαμενή ειδικά σχεδιασμένη γιά την συλλογή των άποστραγγίσεων ή των άποπλύματων δεξαμενών και άλλων μιγμάτων πετρελαίου.
- (16) «Καθαρόν έρμα» σημαίνει τό έρμα σέ δεξαμενή, ή όποια άπό τότε που μεταφέρθηκε γιά τελευταία φορά πετρέλαιο περιεχόμενο σ' αυτήν έχει καθαρισθεί έτσι ώστε έχοντας άπό αυτήν πλοίο άπορρίπτοντος τό περιεχόμενο των δεξαμενών του που είναι άκίνητο σέ ήσυχια καθαρά νερά την ήμέρα με καλή όρατότητα, νά μήν προκαλέσει όρατά ίχνη πετρελαίου στην επιφάνεια του νερού ή στην παρακείμενη άκτή ή νά μήν προκαλέσει κατακαθήματα ή γαλάκτωμα που παραμένει κάτω άπό την επιφάνεια του νερού ή στά παρακείμενα παράλια. Εάν τό έρμα άποβάλλεται μέσω αυτομάτου συστήματος παρακολούθησεως και έλέγχου, έγκεκριμένου άπό την 'Αρχή, ή ένδειξις του συστήματος ότι ή περιεκτικότης των άποβλήτων σέ πετρέλαιο δέν υπερβαίνει τά 15 μέρη στό εκατομμύριο, θά είναι άρκετή γιά νά θεωρηθεί ότι τό έρμα ήταν καθαρό, άνεξάρτητα με την παρουσία όρατών ίχνών.
- (17) «Διαχωρισμένο έρμα» σημαίνει τό έρμα του νερού που φέρεται σέ δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη άπό τό φορτίο του πετρελαίου και τά κυκλώματα των καυσίμων και ή όποια είναι προορισμένη γιά μόνιμη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων έκτός του πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως καθορίσθησαν στά Παραρτήματα τής παρούσης Συμβάσεως.
- (18) «Μήκος» (L) σημαίνει 96% του όλικού μήκους τής ισάλου γραμμής εις τό 85% του ελαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρούμενου άπό τό άνω μέρος τής τρύπιδος ή τό μήκος αυτής τής ισάλου, μετρούμενο άπό τό έμπρόσθιο μέρος τής στείρας μέχρι τόν άξονα του πηδαλίου, όποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο. Γιά πλοία, τά όποια έχουν σχεδιασθεί με κλίση τής τρύπιδος ή ισάλης γραμμή πάνω στην όποια μετράται αυτό τό μήκος θά είναι παράλληλος με την ισάλο γραμμή που σχεδιάστηκε. Τό μήκος (L) θά μετράται σέ μέτρα.
- (19) «Πρωραία και πρυμναία κατακόρυφος» θά λαμβάνονται στό πρωραίο και πρυμναίο άκρο του μήκους L. Η πρωραία κατακόρυφος θά συμπίπτει με τό έμπρόσθιο τμήμα τής στείρας στην ισάλο γραμμή επί τής όποιας μετράται τό μήκος.
- (20) «Μέσον πλοίου» είναι τό μέσον του μήκους (L).
- (21) «Πλάτος (B)» σημαίνει τό μέγιστο πλάτος του πλοίου μετρούμενο στό μέσο του πλοίου, στην έξωτερική γραμμή των νομών σέ πλοίο με μεταλλικό κέλυφος και στην έξωτερική επιφάνεια του σκάφους σέ πλοίο με κέλυφος άπό όποιοδήποτε άλλο ύλικό. Τό πλάτος (B) θά μετράται σέ μέτρα.
- (22) «Νεκρό φορτίο» (DW) σημαίνει την διαφορά εις μετρικούς τόννους μεταξύ του έκτοπίσματος του πλοίου έντός ύδατος ειδικού βάρους 1.025 στην έμφορτον γραμμή ισάλου που άντιστοιχεί εις την καθορισθείσα γραμμή έξάλων θέρους και του άφορτου έκτοπίσματος του πλοίου.
- (23) «'Αφορτον έκτόπισμα» σημαίνει τό έκτόπισμα του πλοίου σέ μετρικούς τόννους, χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, έρμα, πόσιμο και τροφοδοτικό ύδωρ στίς δεξαμενές άναλώσιμα ύλικά, επιβάτες και άποσκευές τους.
- (24) «Διαχωρητικότης» χώρου σημαίνει τόν λόγο του όγκου μέσα στόν χώρο που ύπολογίζεται ότι θά καταλαμβάνεται άπό νερό και του συνολικού όγκου αυτού του χώρου.
- (25) «'Ογκοί» και «'Επιφάνειες» του πλοίου θά ύπολογίζονται σέ όλλες τίς περιπτώσεις μέχρι έξωτερικά των νομών.

γεωγραφικό πλάτος 11°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' 'Ανατολικό, μέχρι σημείου, τό όποιο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 141°55' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°10' Νότιο και γεωγραφικό μήκος 142°00' 'Ανατολικό, εκείθεν άπό σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο.

Κανονισμός 2

Έφαρμογή

- (1) Έκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία.
- (2) Στα πλοία, εκτός των πετρελαιοφόρων με χώρους φορτίου, που είναι κατασκευασμένοι και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου χύδην, συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων ή περισσότερο, οι απαιτήσεις των Κανονισμών 9, 10, 14, 15 (1), (2) και (3), 18, 20 και 24 (4) του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα θα εφαρμόζονται στην κατασκευή και λειτουργία αυτών των χώρων, εκτός της περίπτωσης που αυτή ή συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από 1.000 κυβικά μέτρα κατά την οποία μπορούν να εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις των Κανονισμών 15(4) αυτού του Παραρτήματος αντί του κανονισμού 15(1), (2) και (3).
- (3) Όταν φορτίο που υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου πετρελαιοφόρου θα εφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως.
- (4) (α) Ολοδήποτε ύδροπτερυγο, αερόστρωμνο σχημα και άλλο νέου τύπου σκάφος (έπιφανείας, υποβρύχιο κλπ) του οποίου τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια που να καθιστούν την εφαρμογή των διατάξεων των Κεφαλαίων II και III του παρόντος Παραρτήματος, που αναφέρονται στην κατασκευή και εξοπλισμό, παράλογο ή ανέφικτο μπορεί να εξαιρεθεί από την Αρχή από τις παρούσες διατάξεις υπό τον όρο ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου τούτου παρέχει ίση προστασία κατά της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, εν όψει της υπηρεσίας για την οποία προορίζεται.
- (β) Λεπτομέρειες από, κάθε τέτοια εξαίρεση που παρέχεται από την Αρχή θα αναφέρονται στο Πιστοποιητικό που καθορίζεται στον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Η Αρχή που επιτρέπει οιαδήποτε εξαίρεση τέτοιου είδους θα πρέπει το δυνατόν ταχύτερο και εν πάσει περιπτώσει μέσα σε χρονική περίοδο το πολύ ενενήντα ημερών να κοινοποιεί στον Οργανισμό τις λεπτομέρειες και τους λόγους της εξαίρεσης αυτής και ο Οργανισμός θα πρέπει να τις κοινοποιεί στα Μέρη της Συμβάσεως προς πληροφόρησή τους και τις αναγκαίες ενέργειες αν χρειασθεί.

Κανονισμός 3

Ισοδύναμα

- (1) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σε πλοίο οποιούδήποτε εξαρτήματος, υλικού, εργαλείου ή συσκευής ως εναλλακτικού προς εκείνο που απαιτείται από τον παρόν Παράρτημα, εάν αυτό το εξάρτημα, υλικό, εργαλείο ή συσκευή είναι τουλάχιστον τόσον αποτελεσματικό όσον αυτά που απαιτούνται από το παρόν Παράρτημα. Η εξουσία της Αρχής δεν επεκτείνεται στο να υποκαταστήσει τις λειτουργικές μεθόδους για τον έλεγχο της απορρίψεως του πετρελαίου με ισοδύναμες των χαρακτηριστικών σχεδιάσεως και κατασκευής που καθορίζονται από τους Κανονισμούς του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Η Αρχή ή οποιαδήποτε επιτρέπει εξάρτημα, υλικό, εργαλείο, συσκευή σάν εναλλακτικό προς εκείνο που απαιτείται από το παρόν Παράρτημα θα κοινοποιεί στον Οργανισμό λεπτομέρειες περί τούτου προ κοινοποίησής στα Μέρη της Συμβάσεως για πληροφόρηση και αναγκαίες ενέργειες εάν χρειασθεί.

Κανονισμός 4

Έπιθεωρήσεις

- (1) Κάθε πετρελαιοφόρο όλικης χωρητικότητας 150 κόρων και άνω και κάθε πλοίο άλλου τύπου 400 κόρων όλικης χωρητικότητας και άνω θα υπόκεινται στις επιθεωρήσεις που καθορίζονται κατωτέρω:
- (α) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το Πιστοποιητικό το απαιτούμενο από τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος εκδοθεί για πρώτη φορά, ή οποια θα περιλαμβάνει μία πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και υλικών στην έκτασή που το πλοίο καλύπτεται από το παρόν παράρτημα. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή που να μη υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή που να μη υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να βεβαιώνεται ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις αν η διάρκεια ισχύος του Διεθνούς

Ιστοποιητικού για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) παραταθεί, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό 8 (3) ή (4) του παρόντος Παραρτήματος το διάστημα της περιοδικής επιθεωρήσεως δύναται να παραταθεί αντίστοιχως.

- (γ) Ενδιάμεσες επιθεωρήσεις κατά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή, αλλά που δεν θα υπερβαίνουν τούς τριάντα μήνες και που θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξαρτισμός μετά των σχετικών άντλων και τα συστήματα σωληνώσεων περιλαμβανομένου και του συστήματος αυτόματου παρακολούθησας και έλεγχου απορρίψεως πετρελαίου, των συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και των συστημάτων διύλισης πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και εύρισκονται εις καλήν λειτουργικήν κατάσταση. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπισθογράφονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) Η Αρχή θα καθορίζει την λήψη καταλλήλων μέτρων για τα πλοία που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού για να εξασφαλίζει συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (3) Επιθεωρήσεις πλοίου, που άφορου στην υλοποίηση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Η Αρχή δύναται όμως να εμπιστευθεί τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές διορισμένους για τον σκοπό αυτό είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους απ' αυτήν. Σε κάθε περίπτωση η ενδιαφερομένη Αρχή θέ εγγυάται απόλυτως την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα.
- (4) Μετά από κάθε επιθεώρηση ή οποια έχει γίνει σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό, δεν θα γίνεται καμία ουσιαστικής μεταβολή στην κατασκευή, εξοπλισμό, διατάξεις ή υλικά, που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την έγκριση της Αρχής, εκτός από την εξ' ολοκλήρου αντικατάσταση του εξαρτισμού ή της εγκαταστάσεως.

Κανονισμός 5

Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θα εκδίδεται μετά από επιθεώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος σε κάθε πετρελαιοφόρο, όλικης χωρητικότητας 150 κόρων και άνω και σε κάθε άλλο πλοίο όλικης χωρητικότητας 400 κόρων και άνω, τα οποία εκτελούν πλόες προς λιμένας ή θερματικούς σταθμούς μακράν της ακτής που εύρισκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως. Σε περίπτωση υπάρχοντων πλοίων η αίτηση αυτή θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Τέταιιο Πιστοποιητικό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή είτε από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό, δόντως εξουσιοδοτημένο υπ' αυτής. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 6

Έκδοση πιστοποιητικού από Άλλη Κυβέρνηση

(1) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Συμβάσεως μπορεί, κατόπιν αίτησεως της Αρχής να επιθεωρήσει ένα πλοίο και εάν βεβαιωθεί ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, να εκδώσει ή να εξουσιοδοτήσει την έκδοση Πιστοποιητικού για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

(2) Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκδόσεως επιθεωρήσεως θα παραδίδεται το συντομότερο δυνατό στην αιτούσα Αρχή.

(3) Πιστοποιητικό που εξέδωθη με αυτόν τον τρόπο θα περιλαμβάνει έκθεση του γεγονότος ότι έχει εκδοθεί κατόπιν αίτησεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα τύχει της ίδιας αναγνωρίσεως με το Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ούδεν Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο θα εκδίδεται για πλοία που ταξιδεύουν με σημαία Κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο Μέρος.

Κανονισμός 7

Τύπος του Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό για την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα της χώρας ή οποια το εκδίδει σε τύπο άναπόκρινόμενο προς το πρότυπο που δίδεται στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική, τό κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές πιστοποιητικό γιά την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) θά εκδίδεται γιά περίοδο, καθοριζόμενη από την 'Αρχή, που όμως δέν θά υπερβαίνει τά πέντε έτη από την ήμερομηνία της εκδόσεως, πλην της περιπτώσεως που προβλέπεται από τίς παραγρ. (2), (3) καί (4) του παρόντος Κανονισμού.

(2) 'Εάν ένα πλοίο στό χρόνο που τό πιστοποιητικό λήγει δέν βρίσκεται σέ λιμάνι ή σέ τερματικό σταθμό μακράν της ακτής στήν δικαιοδοσία του Μέρους της Συμβάσεως, του όποιου την σημαία φέρει τό πλοίο, τό Πιστοποιητικό δύναται νά παραταθεί από την 'Αρχή, αλλά αυτή ή παράταση θά γίνεται μόνον μέ σκοπό νά επιτρέπει στό πλοίο νά συμπληρώσει τό ταξείδι του στήν χώρα της όποιας φέρει την σημαία ή στήν χώρα στήν όποια θά επιθεωρηθεί καί τότε μόνον σέ περιπτώσεις όπου καθίσταται απαραίτητο καί δικαιολογημένο νά γίνει έτσι.

(3) Ουδέν πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αυτόν τόν τρόπο γιά περίοδο μεγαλύτερη από πέντε μήνες καί πλοίο στό όποιο δίδεται αυτή ή παράταση δέν θά δικαιούται απόπλου μετά την άφιξη του στήν χώρα που φέρει την σημαία της ή στό λιμάνι που θά γίνει ή επιθεώρηση, δυνάμει της παρατάσεως αυτής, χωρίς νά έχει άποκτήσει καινούριο Πιστοποιητικό.

(4) Πιστοποιητικό που δέν έχει παραταθεί σύμφωνα μέ τούς όρους της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, μπορεί νά παραταθεί από την 'Αρχή γιά περίοδο χάριτος μέχρι ενός μηνός από την ήμερομηνία λήξεως που αναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θά παύσει νά ισχύει εάν έγιναν σημαντικές αλλαγές στήν κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή άλλα χωρίς την έγκριση της 'Αρχής, εκτός από την έξ ολοκληρώου αντικατάσταση ενός τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτημάτων καθώς επίσης καί εάν οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθεί από την 'Αρχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό (4) (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος δέν έχουν εκτελεσθεί.

(6) Πιστοποιητικό που εκδίδεται γιά ένα πλοίο θά παύσει νά ισχύει μέ την αλλαγή της σημαίας του πλοίου τούτου στή σημαία μιάς άλλης χώρας, εκτός, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στήν παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου σέ άλλη σημαία συμβαλλόμενου Μέρους, τό Πιστοποιητικό θά παραμείνει εν ισχύ γιά περίοδο που δέν υπερβαίνει τούς πέντε μήνες υπό τόν όρο ότι δέν θά έχει λήξει πριν από τό τέλος της περιόδου αυτής ή μέχρις ότου ή 'Αρχή εκδόσει νέο πιστοποιητικό όποιοδήποτε από τά δύο είναι ενωρίτερον. Εδύς ως είναι δυνατό μετά την αλλαγή της σημαίας, ή Κυβέρνηση του μέρους, του όποιου τό πλοίο προηγουμένως έφερε την σημαία θά διαβίβαση στήν 'Αρχή ένα αντίγραφο του Πιστοποιητικού, που έφερε τό πλοίο πριν από την αλλαγή καί εάν είναι δυνατόν ένα αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 9

'Ελεγχος της άπορρίψεως πετρελαίου

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις των Κανονισμών (10) & (11) του παρόντος Παραρτήματος καί της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, κάθε άπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από τά πλοία, στά όποια τό παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται, θ' απαγορεύεται εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) γιά πετρελαιοφόρο εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στήν υποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου.

- (i) τό δεξαμενόπλοιο δέν είναι σέ ειδική περιοχή·
- (ii) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή·
- (iii) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σέ πορεία·
- (iv) ό στιγμιαίος ρυθμός άπορρίψεως του πετρελαίου δέν υπερβαίνει τά 60 λίτρα γιά κάθε ναυτικό μίλι·
- (v) ή όλική ποσότητα πετρελαίου που άπορρίφθηκε στήν θάλασσα δέν υπερβαίνει γιά τά υπάρχοντα δεξαμενόπλοια τό 1/15,000 της όλικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του όποιου ένα μέρος άποτελούσε τό υπόλειμμα καί γιά τά νέα Δ/Ξ τό 1/30,000 της όλικής ποσότητας του συγκεκριμένου φορτίου, του όποιου μέρος άποτελούσε ένα μέρος τό υπόλειμμα, καί
- (vi) τό δεξαμενόπλοιο έχει εν λειτουργία, εκτός των εξαιρέσεων που αναφέρονται στον Κανονισμό 15(3) του παρόντος Παραρτήματος, σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως καί έλέγχου της άπορρίψεως του πετρελαίου καί δεξαμενή ακαθάρτων καταλοίπων, όπως απαιτείται από τόν Κανονισμό 15 του παρόντος παραρτήματος.

'Από πλοίο όλικής χωρητικότητας 400 κόρων καί άνω, εκτός πετρελαιοφόρων καί από τά διπύθμενα (σεντίνες) του μηχανοστασίου, όχι όμως άντλιοστασίου πετρελαιοφόρου εκτός εάν υπάρχει άνάμειξη μέ υπόλειμμα φορτίου πετρελαίου:

(i) τό πλοίο δέν βρίσκεται σέ μία ειδική περιοχή·

(ii) τό πλοίο βρίσκεται πέραν από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή·

(iii) τό πλοίο βρίσκεται σέ πορεία·

(iv) ή περιεκτικότητα πετρελαίου των άποβλήτων είναι μικρότερα από 100 μέρη στό εκατομμύριο, καί

(v) τό πλοίο έχει σέ λειτουργία σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως καί έλέγχου άπορρίψεως πετρελαίου, συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / ύδατος, σύστημα διύλισεως πετρελαίου ή άλλη έγκατάσταση, όπως απαιτείται από τόν Κανονισμό 16 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Σέ περίπτωση πλοίου όλικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, ενώ εürίζεται έξω από την ειδική περιοχή, ή 'Αρχή θά εξασφαλίζει, ότι είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν καί λογικό, μέ εγκαταστάσεις που θά εξασφαλίζουν την άποθήκευση των υπόλειμμάτων πετρελαίου στό πλοίο καί την εκφόρτωση αυτών σέ εγκαταστάσεις ύποδοχής ή στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τίς απαιτήσεις της παραγράφου (1) (β) του παρόντος Κανονισμού.

(3) 'Οποτεδήποτε όρατά ίχνη πετρελαίου, παρατηρηθούν επάνω ή κάτω από την έπιφάνεια του νερού, στήν άμεση γειτνίαση ή στά άκονερα του πλοίου, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως στήν έκταση που δικαιολογημένα είναι σέ θέση νά ενεργούν έτσι, θά πρέπει νά έρευνούν έγκαιρως τά γεγονότα, γιά νά άποφανθούν εάν έχει γίνει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού ή του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος. 'Η έρευνα πρέπει νά περιλαμβάνει ιδιαίτερα, τίς καταστάσεις άνέμου καί θάλασσας, την πορεία καί την ταχύτητα του πλοίου άλλες πιθανές πηγές από όρατά ίχνη στήν περιοχή καί κάθε σχετική έκθεση της άπορρίψεως του πετρελαίου.

(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού δέν θά εφαρμόζονται στις άπορρίψεις καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος. Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (1) (β) του παρόντος κανονισμού δέν θά εφαρμόζονται στήν άπόρριψη μίγματος πετρελαίου, που χωρίς νά άραιωθεί έχει περιεκτικότητα σέ πετρέλαιο, που δέν υπερβαίνει τά 15 μέρη στό εκατομμύριο.

(5) Καμία άπόρριψη στήν θάλασσα δέν θά περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σέ ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται γιά νά εξαπατήσουν τίς συνθήκες άπορρίψεως που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

(6) Τά κατάλοιπα του πετρελαίου που δέν μπορούν νά άπορριφθούν στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τίς παραγράφους (1), (2) καί (4) του παρόντος Κανονισμού θά παραμείνουν στό πλοίο ή θά άπορριφθούν στις εγκαταστάσεις ύποδοχής.

Κανονισμός 10

Μέθοδοι γιά την άποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο από πλοία που ταξιδεύουν σέ ειδικές περιοχές.

(1) Κατά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος οι ειδικές περιοχές είναι ή Μεσόγειος Θάλασσα, ή περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, ή περιοχή του Εύξεινου Πόντου, ή περιοχή της 'Ερυθράς Θάλασσας καί ή περιοχή των 'Κόλπων' που καθορίζονται ως έξής:

- (α) 'Η περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει την Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των κόλπων καί των θαλασσών εντός αυτής μέ σύνορο μεταξύ της Μεσογείου Θαλάσσης καί της Μαύρης Θάλασσας τόν παράλληλο 41°B καί όριοθετούμενης στά δυτικά από τά στενά του GIBRALTAR μέ τόν μεσημβρινό των 5° 36' Δ.
- (β) 'Η περιοχή της Βαλτικής θάλασσας σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα μέ τόν Κόλπο της BOTHNIA, τό Κόλπο της FINLAND καί την είσοδο στήν Βαλτική Θάλασσα περικλειόμενη από τόν Παράλληλο του SKAGERRAK στις 57°44,8' Β.
- (γ) 'Η περιοχή του Εύξεινου Πόντου σημαίνει τόν Εύξεινο Πόντο μέ τό σύνορο μεταξύ της Μεσογείου καί του Εύξεινου Πόντου, άποτελούμενο από τόν παράλληλο 41° Β.
- (δ) 'Η περιοχή της 'Ερυθράς Θάλασσας σημαίνει την 'Ερυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τούς Κόλπους του SUEZ καί της AQABA στά Νότια από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του RAS SI ANE (128.5' Β 43°19.6' Α) καί HUSN MURAD (12°40.4' Β, 43°30.2' Α).
- (ε) 'Η περιοχή των Κόλπων σημαίνει την θαλάσσια περιοχή που κείται βορειοδυτικά της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του RAS AL HADD (22°30' Β, 59°48' Α) καί RAS AL FASTEH (25°04' Β, 61°25' Α).

(2) (α) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος κάθε άπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από οιοδήποτε πετρελαιοφόρο καί όποιοδήποτε πλοίο 400 κόρων όλικής χωρητικότητας καί άνω, εκτός πετρελαιοφόρων θ' απαγορεύεται, όσο είναι, σέ ειδική περιοχή.

(β) Τέτοια πλοία που βρίσκονται σέ ειδική περιοχή θά κρατάνε στό πλοίο τίς άποστραγγίσεις πετρελαίου καί των κατακαυμάτων, τό άκάθαρτο έρμα

και τα νερά πλύσεως των δεξαμενών και θα τα απορρίπτουν στις εγκαταστάσεις υποδοχής.

- (3) (α) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού ΙΙ του παρόντος Παραρτήματος κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός πετρελαιοφόρων θ' απαγορεύεται, ενώ βρίσκεται σε ειδική περιοχή, εκτός εάν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων χωρίς διάλυση, δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο ή εναλλακτικά, όταν οι ακόλουθες προϋποθέσεις πληρούνται:
- (i) το πλοίο βρίσκεται σε πορεία
 - (ii) η περιεκτικότητα του πετρελαίου στα απόβλητα είναι μικρότερη από 100 Μέρη στο εκατομμύριο
 - (iii) η απόρριψις γίνεται τόσο μακριά, όσον είναι δυνατόν από την ακτή, αλλά σε καμμία περίπτωση λιγώτερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.
- (β) Καμμία απόρριψη στην θάλασσα δεν θα περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που να βλάπτουν το θαλάσσιο περιβάλλον ή χημικά ή άλλες ουσίες, που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις διατάξεις περί απόρριψης, που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.
- (γ) Τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου θα παραμένουν στο πλοίο ή θα εκφορτώνονται σε εγκαταστάσεις υποδοχής.

(4) Οι διατάξεις των Κανονισμών δεν θα εφαρμόζονται στις απόρριψεις καθαρού ή διαχωρισμένου ερματος.

(5) Τίποτα στον παρόντα Κανονισμό δεν θ' απαγορεύει ένα πλοίο στο ταξίδι του, μόνο μέρος του οποίου είναι σε ειδική περιοχή, να απορρίπτει έξω από την ειδική περιοχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(6) 'Οποτεδήποτε παρατηρηθούν ορατά ίχνη πετρελαίου επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού στην άμεση γειτνίαση του πλοίου ή στα άπνερα αυτού, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως κατά την έκταση που λογικά μπορούν να ενεργήσουν θα πρέπει να έρευνουν εγκαίρως τα γεγονότα, για να εξάγουν συμπεράσματα, αν έχει λάβει χώρα παράβαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. 'Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει, ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, άλλες πιθανές πηγές των ορατών ίχνων στην περιοχή και κάθε σχετική έγγραφη απόρριψης πετρελαίου.

(7) 'Εγκαταστάσεις υποδοχής στις ειδικές περιοχές:

(α) Περιοχές Μεσογείου, Ευζέινου Πόντου και Βαλτικής Θάλασσας

- (i) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως, ή παραλιακή γραμμή της οποίας συνορεύει με μία ειδική περιοχή, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει όχι αργότερα από την 1 'Ιανουαρίου του 1977, ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με έπισκευαστικές βάσεις μέσα στην ειδική περιοχή θα είναι εφωδιασμένοι με εγκαταστάσεις έπαρκεις για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακαθάρτου ερματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από πετρελαιοφόρα. 'Επιπροσθέτως όλοι οι λιμένες μέσα στην ειδική περιοχή θα διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου από όλα τα πλοία. Αυτές οι εγκαταστάσεις θα έχουν χωρητικότητα για να αναποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν άδικαιολόγητη καθυστέρηση.
- (ii) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος πράγμα το οποίο θα μπορούσε να απαιτήσει μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη ερματος, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την διάθεση των ευκολιών, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) (i) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, ότι τα πλοία, που υποχρεούνται να απορρίπτουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, μπορεί να έχουν κάποια καθυστέρηση.
- (iii) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως (εάν είναι νωρίτερα από την 1 'Ιανουαρίου 1977) και της 1 'Ιανουαρίου του 1977 τα πλοία ενώ ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. 'Εν τούτοις οι Κυβερνήσεις των Μερών, οι παράκτιες γραμμές των οποίων συνορεύουν με τις ειδικές περιοχές σύμφωνα με την παρούσα υποπαράγραφο, μπορούν να καθιερώσουν μία ημερομηνία πριν από της 1 'Ιανουαρίου 1977, αλλά μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως από την οποία οι απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού σχετικά με τις ειδικές περιοχές θα έχουν εφαρμογή:

- (1) εάν όλες οι εγκαταστάσεις υποδοχής που απαιτούνται, είναι διαθέσιμες κατά την ημερομηνία, που έχει οριστεί: και
- (2) με τον όρον, ότι τα ενδιαφερόμενα Μέρη θα ανακοινώσουν στον 'Οργανισμό την ημερομηνία που όριστηκε τουλάχιστον έξι μήνες πριν, για να κοινοποιηθεί στα άλλα Μέρη.

(iv) Μετά από την 1 'Ιανουαρίου 1977 ή την ημερομηνία που καθιερώθηκε σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) (iii) της παρούσης παραγράφου, αν είναι νωρίτερα, κάθε Μέρος θα γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό για την πληροφόρηση όλων των συμβαλλομένων ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων, έφ' όλων των περιπτώσεων που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

(β) Περιοχή της 'Ερυθράς Θάλασσας και των Κόλπων:

(i) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, ή παραλιακή γραμμή της οποίας συνορεύει με τις ειδικές περιοχές αναλαμβάνει να διαβεβαιώσει, όσον είναι δυνατό πλοίο, σύντομα ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με έπισκευαστικές βάσεις εντός αυτών των ειδικών περιοχών, διαθέτουν εγκαταστάσεις έπαρκεις για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακαθάρτου ερματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από τα πετρελαιοφόρα. 'Επιπροσθέτως όλα τα λιμάνια εντός αυτών των ειδικών περιοχών θα εφωδιάζονται με έπαρκεις εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου από όλα τα πλοία. Οι ευκολίες αυτές θα έχουν άεπαρκη χωρητικότητα για να αναποκρίθουν στις ανάγκες των πλοίων που να τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(ii) 'Η Κυβέρνηση που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος που έσως απαιτούσαν μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη του ερματος, θα εξασφαλίζει την διάθεση των διευκολύνσεων, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (β) (i) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, τα πλοία που υποχρεούνται να εκκενώνουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, έσως υφίστανται κάποια καθυστέρηση.

(iii) Κάθε ενδιαφερόμενο Μέρος θα γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαργράφων (β) (i) και (ii) της παρούσης παραγράφου. Μετά την λήψη έπαρκών κοινοποιήσεων ο 'Οργανισμός θα όρισει μία ημερομηνία κατά την οποία οι απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού σε σχέση με την έν λόγω περιοχή, θα εφαρμοσθούν. 'Ο 'Οργανισμός θα γνωστοποιεί σε όλα τα Μέρη την ημερομηνία που όριστηκε, όχι λιγώτερο από δώδεκα μήνες πριν από αυτήν την ημερομηνία.

(iv) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως και της ημερομηνίας που όριστηκε τα πλοία, όταν ταξιδεύουν στην ειδική περιοχή θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(v) Μετά από αυτή την ημερομηνία τα πετρελαιοφόρα που φορτώνουν σε λιμάνια αυτών των ειδικών περιοχών όπου τέτοιες διευκολύνσεις δεν είναι ακόμα διαθέσιμες, θα συμμορφώνονται επίσης με τις απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού. 'Εν τούτοις τα πετρελαιοφόρα που εισέρχονται σε αυτές τις ειδικές περιοχές για να φορτώσουν θα λαμβάνουν κάθε πρόνοια να εισέρχονται στην περιοχή με καθαρό έρμα.

(vi) Μετά από την ημερομηνία που θα εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις για την έν λόγω ειδική περιοχή κάθε Μέρος θα γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό για την διαβίβαση στα ενδιαφερόμενα Μέρη όλες τις περιπτώσεις που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

(vii) Τουλάχιστον οι εγκαταστάσεις υποδοχής, όπως όρίζεται στον Κανονισμό 12 του παρόντος Παραρτήματος θα υπάρχουν διαθέσιμες από της 1 'Ιανουαρίου 1977 ή ένα χρόνο μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως, οποιαδήποτε από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερα.

Κανονισμός 11

'Εξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται:

- (α) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα: ή
- (β) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου που προκλήθηκε από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:
 - (i) με τον όρο ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από την βλάβη ή την ανακάλυψη διαρροής για την εξουδετέρωση ή την ελάττωση αυτής: και
 - (ii) εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη ή με άμελεια και με επίγνωση ότι η βλάβη πιθανώς θα προκαλείτο: ή
- (γ) στην απόρριψη στην θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο μετά από έγκριση της 'Αρχής όταν έγινε, με σκοπό να καταπολεμηθεί συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ώστε να περιορισθεί ή βλάβη από την ρύπανση. 'Η τοιούτου είδους απόρριψη θα τελεί υπό την αίρεση της έγκρισως της Κυβερνήσεως στην δικαιοδοσία της οποίας ύπαρχη πρόθεση να πραγματοποιηθεί.

Κανονισμός 12

Έγκαταστάσεις υποδοχής

(1) Σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος, η Κυβέρνηση κάθε Μέρους αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει σ' όλους τους σταθμούς που γίνεται ή φορτώση πετρελαίου, στους λιμένες με έπισκευαστικές βάσεις και σ' άλλους λιμένες στους οποίους τα πλοία έχουν να έκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου, εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων και μγμάτων πετρελαίου από τα πετρελαιοφόρα και τάλλα πλοία, επαρκείς ν' ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων, που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία.

(2) Έγκαταστάσεις υποδοχής σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού θα προβλέπονται:

- (α) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου άργό πετρέλαιο φορτώνεται σε πετρελαιοφόρα, που έχουν, πρό της άφιξής των συμπληρώσει ταξείδι με έρμα, διαρκείας όχι μεγαλύτερας των 72 ώρων ή άποστάσεως μεγαλύτερας από 1.200 ν. μίλια·
- (β) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου πετρέλαιο που δέν είναι άργό πετρέλαιο χύδην, φορτώνεται κατά μέσον όρον σε ποσότητα περισσότερη από 1.000 μετρικούς τόννους την ήμερα·
- (γ) σε όλους τους λιμένες που έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή δυνατότητες καθαρισμού δεξαμενών·
- (δ) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς που έξυπηρετούν πλοία έφοδιασμένα με δεξαμενές καταλοίπων που απαιτούνται από τον Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος·
- (ε) σε όλους τους λιμένες ως προς τα ύδατα των διπυθμένων που περιέχουν πετρέλαιο και άλλα κατάλοιπα, που δέν μπορούν να άπορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος· και
- (στ) σε όλους τους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην για τα κατάλοιπα πετρελαίου από πλοία πολλαπλού φορτίου, που δέν μπορούν να άπορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η χωρητικότητα των εγκαταστάσεων υποδοχής θα είναι ως άκολουθως:

- (α) Σταθμοί φορτώσεως άργου πετρελαίου θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής για να δέχονται πετρέλαιο και μίγματα πετρελαίου, που δέν μπορούν να άπορριφθούν σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από όλα τα πετρελαιοφόρα σε ταξείδια καθοριζόμενα στην παράγραφο (2) (α) του παρόντος Κανονισμού.
- (β) Λιμένες και σταθμοί φορτώσεως που αναφέρονται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής, να δέχονται πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου που δέν μπορούν να άπορριφθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9(1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από πετρελαιοφόρα που φορτώνουν πετρέλαιο που δέν είναι άργό πετρέλαιο χύδην.
- (γ) Όλοι οι λιμένες, που κυρίως έχουν έπισκευαστικές βάσεις ή εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών, θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής, να παραλαμβάνουν όλα τα κατάλοιπα και τα μίγματα πετρελαίου, που μένουν στα σκάφη για άποβολή από τα πλοία, πριν αυτά εισέλθουν στα ναυπηγεία ή στις εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.
- (δ) Όλες οι εγκαταστάσεις που διατίθενται σε λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με την παράγραφο (2) (δ) του παρόντος Κανονισμού θα είναι επαρκείς να παραλαμβάνουν όλα τα ύδατα των διπυθμένων και τα άλλα κατάλοιπα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος άπ' όλα τα πλοία που άναμένονται πιθανώς να προσεγγίσουν σε αυτούς τους λιμένες ή τους σταθμούς.
- (ε) Όλες οι εγκαταστάσεις που διατίθενται στους λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό θα είναι επαρκείς για να δέχονται ύδατα διπυθμένων και άλλα κατάλοιπα που δέν μπορούν να άπορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (στ) Οι εγκαταστάσεις που διατίθενται στους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη καταλλήλως τα είδικα προβλήματα πλοίων πολλαπλού φορτίου.

(4) Οι εγκαταστάσεις υποδοχής όπως περιγράφονται στις Παραγράφους (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού πρέπει να λειτουργήσουν το άργότερον έντός έτους από την ήμερομηνία, που ή παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ίσχύ ή την 1 Ιανουαρίου του 1977, οποιαδήποτε από τις δύο ήμερομηνίες είναι άργότερα.

(5) Κάθε μέρος θα γνωστοποιεί στον Όργανισμό προς πληροφόρηση των ένδιαφερομένων Μερών όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται από τον παρόντα Κανονισμό θεωρούνται άνεπαρκείς.

Κανονισμός 13

Πετρελαιοφόρα διαχωριζόμενου έρματος

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 70.000 τόννων και άνω θα έφοδιάζεται με διαχωριζόμενες δεξαμενές έρματος και θα συμμορφώνεται με τις άπαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα των διαχωριζόμενων δεξαμενών έρματος θα καθορίζεται κατά τρόπον, που το πλοίο θα μπορεί να ταξειδέη ασφαλώς έρματισμένο, χωρίς τήν ανάγκη χρησιμοποίησης δεξαμενών φορτίου για έρμα εκτός όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού. Σε κάθε περίπτωση πάντως ή χωρητικότητα των διαχωριζόμενων δεξαμενών έρματος θα είναι τουλάχιστο τέτοια που σε κάθε κατάσταση έρματισμού σε όλη την διάρκεια του ταξείδιου, περιλαμβανομένης και της καταστάσεως του σκάφους κενού και με έρμα μόνο στις διαχωριζόμενες δεξαμενές, βυθίσματα και διαγωγή να συμφωνούν με τις άκολουθες άπαιτήσεις:

(α) το βύθισμα γάστρας στο μέσον του πλοίου (dm) σε μέτρα (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι παραμορφώσεις του πλοίου) θα είναι τουλάχιστο ίσο με:

$$dm = 2.0 + 0.02L$$

(β) τα βυθίσματα στην πρωαία και πρυμναία κατακόρυφο θα άναπροκρίνονται σε εκείνα που καθορίζονται από το βύθισμα του πλοίου στο μέσον (dm), όπως καθορίζονται στην παράγραφο (α) σε συσχετισμό με την διαγωγή, όχι μεγαλύτερο από 0.015L, με το πλοίο έμπρυσνο· και

(γ) σε κάθε περίπτωση το βύθισμα στην πρυμναία κατακόρυφο δέν θα είναι λιγώτερο από το άπαιτήτο, για πλήρη βύθιση της έλικας (ή των έλικων),

(3) Σε κομμία περίπτωση δέν θα ύπάρχει έρμα στις δεξαμενές πετρελαίου εκτός σε καιρικές συνθήκες τόσο σοβαρές, ώστε κατά την γνώμη του πλοιάρχου να κριθί άπαιτήτο να έρματισθούν δεξαμενές πετρελαίου για την ασφάλεια του πλοίου. Το έρμα σε αυτήν την περίπτωση που ύπάρχει στις δεξαμενές πετρελαίου θα παραλαμβάνεται και θα έκφορτώνεται, σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 και σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος και θ' αναφέρεται στο Βιβλίο πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο για το όποιον δέν προβλέπεται ή ύπαρξη διαχωρισμένων δεξαμενών έρματος, σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, μπορεί όστόσο να χαρακτηριστεί σαν πλοίο διαχωριζόμενου έρματος, υπό τον όρο, ότι σε περίπτωση πετρελαιοφόρου μήκους 150 μέτρων και άνω, πληροί τις άπαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού και σε περίπτωση πετρελαιοφόρου μικρότερου των 150 μέτρων μήκους οι καταστάσεις διαχωριζόμενου έρματος ίκανοποιούν την Άρχη.

Κανονισμός 14

Διαχωρισμός πετρελαίου και οδάτινου έρματος

(1) Πλήν της περιπτώσεως που προβλέπεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού, σε νέα πλοία 4.000 τόννων όλικής χωρητικότητας και άνω που δέν είναι πετρελαιοφόρα και για νέα πετρελαιοφόρα 150 τόννων όλικής χωρητικότητας και άνω οι δεξαμενές πετρελαίου δέν θα μεταφέρουν έρμα.

(2) Σε άνώμαλες συνθήκες ή σε περίπτωση που ή ανάγκη μεταφοράς μεγάλης ποσότητας καυσίμου πετρελαίου καθιστά αναγκαία την μεταφορά άκαθάρτου έρματος σε οποιαδήποτε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου, αυτό το έρμα θ' άποβάλλεται σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 χρησιμοποιώντας τον έξοπλισμό που καθορίζεται στον Κανονισμό 16(2) του παρόντος Παραρτήματος και θα γίνει άναφορά του γεγονότος στο Βιβλίο Πετρελαίου.

(3) Όλα τάλλα πλοία θα συμμορφώνονται με τις άπαιτήσεις της Παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, όσο είναι εύλογο και πρακτικό.

Κανονισμός 15

Αποθήκευση του πετρελαίου στο πλοίο

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (5) και (6) του παρόντος Κανονισμού, πετρελαιοφόρα 150 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω, θα είναι έξοπλισμένα με εγκαταστάσεις πληροϋσε τις άπαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού με τον όρο, ότι στην περίπτωση των ύπαρχόντων δεξαμενοπλοίων οι άπαιτήσεις για συστήματα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου άπορρίψεων και οι διατάξεις δεξαμενών άκαθάρτων υπολειμμάτων θα εφαρμόσθουν τρία έτη μετά την θέση σε ίσχύ, της παρούσης Συμβάσεως.

(2) (α) Έπαρκή μέσα θα παρέχονται για τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου και την μετάγγιση του ύπολειπομένου άκαθάρτου έρματος και των υπολειμμάτων του καθαρισμού των δεξαμενών από τις δεξαμενές φορτίου σε δεξαμενή καταλοίπων, έγκεκριμένη από την Άρχη. Στα ύπάρχοντα δεξαμενόπλοια κάθε δεξαμενή φορτίου, μπορεί να θεωρηθεί σαν δεξαμενή καταλοίπων.

- (β) Μέ αυτό το σύστημα θα προβλέπονται διατάξεις για την μεταφορά καταλοίπων πετρελαίου σε δεξαμενή ή σύστημα δεξαμενών καταλοίπων κατά τέτοιο τρόπο ώστε κάθε απόρριψη απόβλητων στην θάλασσα να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) Οι διατάξεις της δεξαμενής ή του συνδυασμού δεξαμενών καταλοίπων θα έχουν την απαραίτητη χωρητικότητα για να αποθηκεύουν τα κατάλοιπα, που δημιουργούνται από το πλύσιμο των δεξαμενών, τα κατάλοιπα πετρελαίου και τα κατάλοιπα ακαθάρτων ερματος, αλλά συνολικά δεν θα είναι λιγότερο από το 3% της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου σε μεταφερόμενο πετρέλαιο, εκτός εάν υπάρχουν διαχωριζόμενες δεξαμενές ερματος σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 του παρόντος Παραρτήματος, ή εάν δεν υπάρχουν συστήματα απαιτούμενη χρησιμοποίησης ύδατος επί πλέον εκείνου του καθαρισμού (ΤΖΙΦΑΡΙΑ) όποτε η 'Αρχή μπορεί να δεχθεί 2%. Νέα δεξαμενόπλοια άνω των 70.000 τόννων νεκρού βάρους θα είναι εφοδιασμένα με δύο τουλάχιστον δεξαμενές καταλοίπων.
- (δ) Οι δεξαμενές καταλοίπων θα έχουν σχεδιασθεί έτσι όσον αφορά την θέση των βαλβίδων εισαγωγής και εξαγωγής, των διαφραγμάτων ή υδροφραγμάτων, εάν υπάρχουν, ώστε να αποφεύγεται το πετρέλαιο ή το γαλάκτωμα να στροβιλίζεται υπερβολικά ή παρασύρεται από το ύδωρ.
- (3) (α) Θα τοποθετηθεί σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων. Για την σχεδίαση του μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, που θα τοποθετείται στο σύστημα, η 'Αρχή θα λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές που έχει υποδείξει ο 'Οργανισμός * Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα και θα παρέχει συνεχή καταγραφή της απορρίψεως σε λίτρα ανά εκατομμύριο μίλι και την συνολική ποσότητα που απορρίφθηκε ή την περιεκτικότητα σε πετρέλαιο και τον ρυθμό της απορρίψεως. Αυτή η καταγραφή θα δύναιτο να πιστοποιηθεί τον χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλάσσεται στο πλοίο τουλάχιστον τρία έτη. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως θα λειτουργεί όταν υπάρχει απόρριψη απόβλητων από έκρηξη στην θάλασσα και θα εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα όταν η στιγμιαία ποσότητα της απορρίψεως του πετρελαίου υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από τον Κανονισμό 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος όριο. Κάθε άνωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Θα προλβέπεται μία εναλλακτική μέθοδος χειροκίνητης που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση τέτοιας άνωμαλίας, αλλά η ελαττωματική μονάδα θα επισκευάζεται πριν το πετρελαιοφόρο αρχίσει το επόμενο ταξίδι με έρμα, εκτός εάν κατευθύνεται σε επισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις που καθορίζονται ανωτέρω, εκτός εάν η διακοπή της απορρίψεως μπορεί να γίνει χειροκίνητως και ο ρυθμός της απορρίψεως μπορεί να εκτιμηθεί από τα χαρακτηριστικά της αντλίας.
- (β) 'Αποτελεσματικοί ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφανείας πετρελαίου/ύδατος έγκριμένοι από την 'Αρχή θα υπάρχουν για ένα σύντομο και ακριβή προσδιορισμό της διαχωριστικής επιφανείας ύδατος/πετρελαίου στις δεξαμενές καταλοίπων και θα είναι διαθέσιμοι για χρήση σε άλλες δεξαμενές, όπου ο διαχωρισμός πετρελαίου/ύδατος είναι κατορθωτός και απ' όπου πρόκειται να απορριφθούν κατάλοιπα απ' εθείας στην θάλασσα.
- (γ) 'Οδηγίες για την λειτουργία του συστήματος θα υπάρχουν, σύμφωνα με έγχειρδιο λειτουργίας έγκεκριμένο από την 'Αρχή. Θα καλύπτουν λειτουργίες τόσο αυτόματες, όσο και χειροκίνητες και θα έχουν σκοπό την εξασφάλιση, ότι σε καμιά περίπτωση δεν θα απορριφθεί πετρέλαιο παρά μόνο σύμφωνα με τις συστάξεις που καθορίζονται στον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.*
- (4) Οι διατάξεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα όλικης χωρητικότητας κάτω των 150 κόρων, για τα οποία ο έλεγχος της απορρίψεως πετρελαίου κατά τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος θα γίνεται με την κατακράτηση του πετρελαίου στο πλοίο και εν συνεχεία την απόρριψη όλων των ακαθάρτων αποπλυμάτων στις εγκαταστάσεις υποδοχής. Η όλικη ποσότητα του πετρελαίου και του ύδατος που χρησιμοποιήθηκε για καθαρισμό και μεταφέρθηκε στην δεξαμενή καταλοίπων αναφέρεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Αυτή η όλικη ποσότητα θα απορρίπτεται στις εγκαταστάσεις υποδοχής, εκτός εάν έπαρκει διατάξεις εξασφαλίζουν, ότι κάθε ποσότης απόβλητων που επιτρέπεται να απορριφθεί στην θάλασσα, παρακολουθείται αποτελεσματικά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.
- (5) Η 'Αρχή μπορεί να παραιτηθεί των απαιτήσεων των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού για κάθε πετρελαιοφόρο που αποκλειστικώς κάνει ταξίδια 72 ωρών ή ολιγώτερο σε διάρκεια και σε απόσταση 50 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή, έφ' όσον το πετρελαιοφόρο δεν υποχρεούται να φέρει και δεν φέρει Διεθνές Πιστοποιητικό για την 'Αποφυγή Ρυπάνσεως (1973). Μία τέτοια απαλλαγή θα υπόκειται στην αίτησή ότι το πετρελαιοφόρο θα κατακρατεί ελς το σκάφος

όλα τα μίγματα πετρελαίου που ακολουθούν θα απορρίπτονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής και στην πιστοποίηση από την 'Αρχή ότι οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις υποδοχής των μίγμάτων πετρελαίου θα είναι έπαρκεις.

(6) Εάν κατά την άποψη του 'Οργανισμού, έξοπλισμός που απαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 (1) (α) (vi) του παρόντος Παραρτήματος που όρίζεται στην υποπαράγραφο (3) (α) του παρόντος Κανονισμού δεν είναι έφικτος για παρακολούθηση της απορρίψεως έλαφρων διυλισμένων προϊόντων (λευκών πετρελαίων) ή 'Αρχή μπορεί να άπαλλάξει της απαιτήσεως συμμορφώσεως προς αυτήν την υποχρέωση το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι η απόρριψη θα έπιτραπεί μόνον σύμφωνα με την διαδικασία την όριζόμενη από τον 'Οργανισμό και ή όποια θα ίκανοποιεί τις διατάξεις του Κανονισμού 9(1) (α) του παρόντος Παραρτήματος, πλην της υποχρέωσης του να έχει σε λειτουργία ένα σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της απορρίψεως πετρελαίου. Ο 'Οργανισμός θα επανεξετάζει την διαθεσιμότητα του έξοπλισμού κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τούς δώδεκα μήνες.

(7) Οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται στα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν όσφατο για τα όποια ο έλεγχος της απορρίψεως της όσφατο κατά τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος θα γίνεται από την κατακράτηση των υπολειμμάτων της όσφατο στο πλοίο και την απόρριψη όλων των ακαθάρτων αποπλυμάτων στις εγκαταστάσεις υποδοχής.

Κανονισμός 16

Σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου του πετρελαίου που απορρίπτεται και συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / ύδατος.

- (1) Κάθε πλοίο 400 κόρων όλικης χωρητικότητας και άνω θα είναι εφοδιασμένο με μία συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος ή σύστημα διύλισεως τό όποιον θα αναποκρίνεται προς τις διατάξεις της παραγράφου (6) του παρόντος Κανονισμού. Κάθε πλοίο τό όποιο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού ή την παράγραφο (1) του Κανονισμού 14.
- (2) Σε κάθε πλοίο 10.000 κόρων όλικης χωρητικότητας και άνω θα τοποθετείται:
- (α) έπιπροσθέτως προς τις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού ένα σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της απορρίψεως πετρελαίου που θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (5) του παρόντος Κανονισμού ή
- (β) σάν μία εναλλακτική λύση των απαιτήσεων της παραγράφου (1) και της υποπαράγραφου (2) (α) του παρόντος Κανονισμού με μία συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος ή όποια θα είναι σύμφωνη με την παράγραφο (6) του παρόντος Κανονισμού και ένα σύστημα αποτελεσματικής διύλισεως, τό όποιο θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.
- (3) Η 'Αρχή θα εξασφαλίζει, ότι πλοία κάτω των 400 κόρων όλικης χωρητικότητας, είναι έξοπλισμένα, όσο είναι πρακτικώς δυνατόν για να κατακρατούν στο πλοίο τό πετρέλαιο ή τα μίγματα πετρελαίου ή να απορρίπτουν αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος.
- (4) Για τα υπάρχοντα πλοία οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόσθουν τρία έτη μετά από την ημερομηνία θέσεως σε ίσχύ της παρούσης συμβάσεως.
- (5) Τα συστήματα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της απορρίψεως πετρελαίου θα είναι τύπου έγκεκριμένου από την 'Αρχή. Για την σχεδίαση του μετρητού περιεκτικότητας πετρελαίου, τό όποιο θα έναυματώνεται στο σύστημα, η 'Αρχή θα λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές τις όποιες έχει υποδείξει ο 'Οργανισμός.* Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα για την συνεχή καταγραφή της περιεκτικότητας πετρελαίου σε μέρη ανά έκατομμύριο. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηθεί ως προς τό χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλάσσεται επί τρία έτη τουλάχιστον. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της απορρίψεως θα λειτουργεί, όταν απορρίπτονται απόβλητα στην θάλασσα και θα είναι έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα εάν η περιεκτικότητά πετρελαίου των απόβλητων υπερβαίνει τό επιτρεπόμενον υπό του Κανονισμού 9(1) (β) του παρόντος Παραρτήματος όριο. Κάθε άνωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησεως και έλέγχου της απορρίψεως θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Η μονάδα που όπoστη βλάβη έπισκευάζεται πριν τό πλοίο άρχσει τό επόμενο ταξίδι του, εκτός εάν κατευθύνεται προς έπισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με όλες τις διατάξεις που περιέχονται ανωτέρω εκτός από την διακοπή της απορρίψεως που μπορεί να γίνει χειροκίνητα.
- (6) Οι συσκευές διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος ή σύστημα διύλισεως πετρελαίου θα είναι τύπου έγκεκριμένου από την 'Αρχή και θα είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένες ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορρίφθηκε στην θάλασσα άφου περάσει από τις συσκευές διαχωριστήρος ή διύλισεως θα έχει

* Γίνεται μνεία της συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών * Αποδόσεως για συσκευές διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον 'Οργανισμό με την 'Απόφαση Α. 233 (VII).

* Γίνεται μνεία του «όδηγου καθάρων θαλασσών για πετρελαιοφόρα» που δημοσιεύθηκε από τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (ICS) και την Διεθνή Ναυτιλιακή 'Αγορά Έταιρειών Πετρελαιοειδών (OCIMF).

περιεκτικότητα σε πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη από 100 μέρη ανά εκατομμύριο. Για την σχεδίαση αυτών των συσκευών ή "Αρχή θα λάβει υπ' όψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο "Οργανισμός".

(7) Το σύστημα διύλισης του πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θα είναι τύπου έγκριμένου από την "Αρχή και θα έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δέχεται την απόρριψη από την συσκευή διαχωριστήρος και να παράγει απόβλητα των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Θα εφοδιάζεται, με προειδοποιητική συσκευή που θα ενεργοποιείται όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί.

Κανονισμός 17

Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Κατακαθήμενων)

(1) Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω θα εφοδιάζεται με μία δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας, λαμβανομένου υπ' όψη του τύπου της μηχανής και την διάρκεια του ταξιδιού για να δέχεται τα κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθήμενα) τα οποία δεν μπορούν να διατεθούν διαφορετικά ούτως ή άλλως με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος, όπως είναι αυτά που προκύπτουν από τον καθαρισμό καυσίμου πετρελαίου και λιπαντικών και από διαρροές πετρελαίου χώρων μηχανής.

(2) Στα νέα πλοία τέτοιες δεξαμενές θα σχεδιάζονται και θα κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνουν τον καθαρισμό τους και να εκφορτώνουν τα κατάλοιπα σε εγκαταστάσεις υποδοχής. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση, όσον είναι εύλογο και πρακτικό.

Κανονισμός 18

Αντλητικά Συστήματα, Σωληνώσεις και Εγκαταστάσεις Απορρίψεως των Πετρελαιοφόρων

(1) Σε κάθε πετρελαιοφόρο θα τοποθετείται οτό κατάστρωμα και από τις δύο πλευρές του πλοίου όχετός έκκενώσεως για την ούδεση με τις εγκαταστάσεις υποδοχής προς απόρριψη του ακαθάρτου υδάτινου έρματος ή πετρελαίου που έχει αναμιχθεί με ύδωρ.

(2) Σε κάθε πετρελαιοφόρο οι σωληνώσεις για την απόρριψη στη θάλασσα αποβλήτων που μπορεί να επιτρέπεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος, θα διατεθούν οτό ανοικτό κατάστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου επάνω από την ισάλο γραμμή στην κατάσταση πλήρους έρματος. Διαφορετική διάταξη σωληνώσεων που θα επιτρέπουν λειτουργία με τον τρόπο που καθορίζεται στην παράγραφο (4) (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

(3) Τα νέα πετρελαιοφόρα θα εφοδιάζονται με μέσα για την διακοπή της απόρριψης των αποβλήτων στην θάλασσα από μία θέση στο άνωτερο κατάστρωμα ή άνωθεν τούτου ώστε να παρακολουθείται οπτικά ή χρησιμοποιούμενος όχητός που αναφέρεται στην παράγραφο (1) του παρόντος κανονισμού και τα απόβλητα από τις σωληνώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέσα για την διακοπή της απόρριψης δεν απαιτείται να εύρσκονται στην θέση παρακολούθησής των κάποιο σύστημα επικοινωνίας, όπως είναι το τηλέφωνο ή ο ασύρματος υπάρχει μεταξύ της θέσεως του παρατηρητού και της θέσεως έλέγχου της απόρριψης.

(4) Όλες οι απόρριψεις θα λαμβάνουν χώρα επάνω από την ισάλο γραμμή με τις κάτωθι εξαιρέσεις:

- Διαχωρισμένο έρμα και καθαρό έρμα μπορεί να απόρριφθί κάτω από την ισάλο στους λιμένες ή τερματικούς σταθμούς μακριά από την άκτι.
- Σε υπάρχοντα πλοία τα οποία, χωρίς μετατροπή, δεν είναι δυνατή ή απόρριψη διαχωρισμένου έρματος, επάνω από την ισάλο μπορεί να απόρριψουν το διαχωρισμένο έρμα κάτω από την ισάλο υπό την προϋπόθεση ότι μετά από επιθεώρηση της δεξαμενής άμεσως πρό της απόρριψης διεπιστώθί ότι δεν έχει γίνει ανάμιξη με πετρέλαιο.

Κανονισμός 19

Πρότυπος Σύνδεση για τους Σωλήνες Απορρίψεως

Για να καταστή δυνατόν οι σωλήνες των εύκολων υποδοχής να συνδεθούν με τις σωληνώσεις απόρριψης του πλοίου από τα προερχόμενα των διπυμένων του μηχανοστασίου κατάλοιπα και οι δύο σωλήνες θα έχουν πρότυπο σύνδεσμον απόρριψης σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

| Περιγραφή | Διαστάσεις |
|---|---|
| Εξωτερική διάμετρος | 215 mm |
| Εσωτερική διάμετρος | Σύμφωνα με την εξωτερική διάμετρο του σωλήνα |
| Διάμετρος μήκους κοχλιών | 183 mm |
| Εγκοπές στο παρέμβυσμα (φλάντζα) | 6 όπες διαμέτρου 22mm που απέχουν εξ ίσου επί του κύκλου κοχλιών ως άνωτέρω χαραγμένες μέχρι της περιφέρειας του παρεμβύσματος το πλάτος της εγκοπής θα είναι 22 mm |
| Πάχος παρεμβύσματος | 20 mm |
| Κοχλίες και περικόχλια ποσότητες & διαμέτροι | 6 όπες διαμέτρου 20 mm ή κάθε μία και καταλλήλου μήκους |
| Το παρέμβυσμα θα είναι σχεδιασμένο για σωλήνες μεγίστης εσωτερικής διαμέτρου 125 mm και θα είναι από χάλυβα ή από ισοδύναμο υλικό με επίπεδη επιφάνεια. Αυτό το παρέμβυσμα με σαλαμάτρα από υλικό ανθεκτικό στο πετρέλαιο θα είναι κιτάλλο πύεση λειτουργίας 6 kg/cm ² | |

Κανονισμός 20

Βιβλίο Πετρελαίου

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο θα εφοδιάζεται με βιβλίο πετρελαίου, είτε σάν τμήμα του επισήμου ημερολογίου είτε κατά άλλο τρόπο, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Το βιβλίο πετρελαίου θα συμπληρώνεται κάθε φορά που λαμβάνει χώρα όποιαδήποτε από τις ακόλουθες λειτουργίες στο πλοίο επηρεάζουσες την κατάσταση φορτώσεως των δεξαμενών.

(α) "Για πετρελαιοφόρα:

- φόρτωση του φορτίου πετρελαίου
- εσωτερική μεταφορά του φορτίου πετρελαίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού
- άνοιγμα ή κλείσιμο πριν και μετά την φόρτωση ή την εκφόρτωση των επιστομίων ή παρομοίων εξαρτημάτων που συνδέουν εσωτερικώς τις δεξαμενές φορτίου
- άνοιγμα ή κλείσιμο των μέσων της επικοινωνίας μεταξύ των σωληνώσεων του φορτίου και των σωληνώσεων του θαλασσίου έρματος
- άνοιγμα ή κλείσιμο των επιστομίων της πλευράς του πλοίου πριν, κατά την διάρκεια ή μετά την φόρτωση ή την εκφόρτωση
- εκφόρτωση του φορτίου πετρελαίου
- έρματισμός των δεξαμενών φορτίου
- καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου
- απόρριψη έρματος εκτός από το διαχωρισμένο έρμα
- απόρριψη του ύδατος από τις δεξαμενές καταλοίπων
- διάθεση καταλοίπων
- απόρριψη από το πλοίο στην θάλασσα των υδάτων των ύδροσυλλεκτών, που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο ενώ εύρσκονται σε λιμάνι κατά την συνήθη απόρριψη στην θάλασσα των υδάτων από τους ύδροσυλλέκτες που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο.

(β) Για πλοία που δεν είναι πετρελαιοφόρα:

* Γίνεται μνεία της συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών Ικανότητας των συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και των συσκευών μετρήσεως περιεκτικότητας σε πετρέλαιο, που έχουν γίνει αποδεκτές από τον "Οργανισμό με την "Απόφαση Α.233 (VII).

- (ι) έρματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου ή των χώρων φορτίου πετρελαίου·
- (ιι) απόρριψη του έρματος ή του ύδατος καθαρισμού από τις δεξαμενές που αναφέρονται στο (ι) της παρούσης υποπαραγράφου
- (ιιι) διάθεση καταλοίπων·
- (ιiv) απόρριψη από το πλοίο στην θάλασσα των υδάτων των υδροσυλλεκτών που συγκεντρώνονται στο μηχανοστάσιο, ενώ βρίσκεται σε λιμάνι και την συνήθη απόρριψη στην θάλασσα των υδάτων από τους υδροσυλλέκτες, που έχουν συγκεντρωθεί στο μηχανοστάσιο.

(3) Σε περίπτωση τέτοιων απόρριψεων πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 11 του παρόντος Παραρτήματος ή στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απόρριψεως πετρελαίου, που δεν εξαιρείται από τον παρόντα Κανονισμό θα γίνει έκθεση στο Βιβλίο Πετρελαίου των περιστατικών και των αιτιών της απόρριψεως.

(4) Κάθε λειτουργία που περιγράφεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού θα αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου με τρόπο ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε τμήμα Βιβλίου θα είναι υπογεγραμμένο από τον αξιωματικό ή τους Αξιωματικούς υπηρεσίας για την αναφερόμενη λειτουργία και υπογεγραμμένο επίσης από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου θα είναι στην επίσημη γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο για πλοία δέ που έχουν Διεθνές πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από πετρέλαιο (1973) και στα Αγγλικά ή τα Γαλλικά. Οι εγγραφές στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα επικρατούν, σε περίπτωση αμφισβήτησεως ή ασυμφωνίας.

(5) Το Βιβλίο Πετρελαίου θα φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι άμεσως διαθέσιμο κατά πάντα χρόνο και θα κρατείται επί του πλοίου εκτός της περιπτώσεως πλοίων, χωρίς πλήρωμα υπό ρυμούλκηση. Θα διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την τελευταία εγγραφή.

(6) Η άρμοδια Αρχή της Κυβερνήσεως του Μέρους της Συμβάσεως μπορεί να επιθεωρήσει το Βιβλίο Πετρελαίου κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή σταθμούς μακριά από την ακτή και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σ' αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτήσει από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της καταγραφής. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον Πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο βιβλίο πετρελαίου θα γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία εάν μαρτυρία των γεγονότων που εκθέτονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου και η λήψη του επικυρωθέντος αντιγράφου από την άρμοδια Αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 21

Ειδικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις πλωτών ή σταθερών γεωτρητικών και άλλες πλωτές εξέδρες

Σταθερά ή πλωτά γεωτρήματα, όταν απασχολούνται για την εξερεύνηση εκμετάλλευση και τις σχετικές λειτουργίες μακριά από την ακτή, του δρυκούτου πλοίου του βυθού της θάλασσας, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος που εφαρμόζονται σε πλοία 400 κόνων όλικής χωρητικότητας και άνω, που δεν είναι δεξαμενόπλοια και εκτός αυτού:

- (α) θα εφοδιαστούν, όσον είναι δυνατό με τις εγκαταστάσεις, που απαιτούνται από τους Κανονισμούς 16 και 17 του παρόντος Παραρτήματος·
- (β) θα καταγράφουν όλες τις εργασίες των απόρριψεων που περιλαμβάνουν πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου με τρόπο συγκεκριμένο από την Αρχή και
- (γ) σε κάθε ειδική περιοχή και σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος, η απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου θ' απαγορεύεται, εκτός εάν η περιεκτικότης των αποβλήτων σε πετρέλαιο, χωρίς διάλυση δεν θα υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΕΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ

Κανονισμός 22

Υποθετικές βλάβες

(1) Προς τον σκοπό της μετρήσεως της υποθετικής έκροής πετρελαίου από πετρελαιοφόρα λαμβάνονται υποθετικώς ως κατωτέρω τρεις διαστάσεις της έκτασεως της ζημίας επί παραλληλεπιδόμου με έδρες τα πλευρά και τον πυθμένα του πλοίου. Στην περίπτωση ζημιών του πυθμένος δύο καταστάσεις μπορούν να θεωρηθούν ότι εφαρμόζονται ανεξάρτητα ή μία της άλλης στα αναφερόμενα τμήματα του δεξαμενοπλοίου.

(α) Πλευρική βλάβη

- (i) διαμήκης έκταση (L): $\frac{1}{3}L$ ή 14.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
- (ii) εγκάρσια έκταση (T): $\frac{B}{5}$ ή 11.5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη
- (εσωτερικά από τις πλευρές του πλοίου κάθετα στον κεντρικό άξονα του πλοίου στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί το υπολογισθέν ύψος εξάλλων θέρους)

(iii) Κατακόρυφη έκταση (v): από την γραμμή βάσεως προς τα άνω χωρίς όρια

(β) Βλάβη πυθμένος

- Για 0,3 L από την πρωραία κατακόρυφη του πλοίου
- (i) Διαμήκης έκταση (L): $\frac{L}{10}$ ή 5 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο
- (ii) Έγκαρσια έκταση (T): $\frac{B}{6}$ ή 10 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο αλλά όχι μικρότερο από 5 μέτρα
- (iii) Κατακόρυφος έκταση από την γραμμή βάσεως (v): $\frac{B}{15}$ ή 6 μέτρα οποιαδήποτε είναι μικρότερο

(2) Οποιαδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο τα σύμβολα, που έχουν δοθεί στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από τον Κανονισμό.

Κανονισμός 23

Υποθετική έκροή πετρελαίου

(1) Η υποθετική έκροή πετρελαίου εις την περίπτωση πλευρικής βλάβης (0₁) και βλάβης πυθμένος (0₂) θα υπολογισθεί επί τη βάσει των κατωτέρω τύπων όσον αφορά τα διαμερίσματα που έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη σε όλες τις λογικά πιθανές θέσεις, κατά μήκος του πλοίου και σε έκταση, που καθορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος.

(α) Πλευρικές βλάβες:

$$O_1 = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(β) Βλάβες πυθμένος:

$$O_2 = 1/3(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

όπου: W_i = όγκος πλευρικών δεξαμενών σε κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος· W_i για διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, μπορεί να θεωρηθεί ίσον προς το μηδέν,

C_i = όγκος κεντρικών δεξαμενών εις κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, C_i για διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, μπορεί να θεωρηθεί, ίσον προς το μηδέν,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_e}$ όταν το b_i είναι μεγαλύτερο ή ίσον από το t_e , τότε K_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ όταν το h_i είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το v_s , τότε Z_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν

b_i = πλάτος των υπό θεώρηση πλευρικών δεξαμενών σε μέτρα που μετρούνται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην κεντρική γραμμή σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο υπολογισθέν ύψος εξάλλων θέρους,

h_i = ελάχιστο ύψος των υπό θεώρηση δεξαμενών διπυθμένων σε μέτρα, όπου δεν υπάρχουν δεξαμενές διπυθμένων το h_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν.

Οποιαδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο σύμβολα, που έχουν δοθεί στην παρούσα παράγραφο, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από τον παρόντα Κανονισμό.

(2) 'Εάν ένας κενός χώρος ή διαχωρισμένη δεξαμενή ερματος μικρότερου του 1ε, όπως ορίζεται εις τόν Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, είναι τοποθετημένη μεταξύ των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου, τό 0ε στον τύπο (I) μπορεί να υπολογισθεί με βάση ότι τό Wi είναι ο πραγματικός όγκος μιάς τέτοιας δεξαμενής (όπου αυτές έχουν ίση χωρητικότητα) ή της μικρότερης από τίς δύο δεξαμενές (έναν διαφέρει ή χωρητικότητά τους) που εύρίσκεται παραπλευρώς σέ τέτοιους χώρους, πολλαπλασιασμένη με Si όπως ορίζεται παρακάτω καί λαμβάνοντας γιά όλες τίς άλλες πλευρικές δεξαμενές που έχουν επηρεασθεί από τήν σύγκρουση, τήν τιμή του πραγματικού πλήρους όγκου.

$$Si = 1 \frac{li}{le}$$

όπου li = μήκος σέ μέτρα του υπό θεώρηση κενού χώρου ή διαχωρισμένης δεξαμενής φορτίου.

(3) (α) Πίστωση θά δίνεται μόνο άναφορικά με τίς δεξαμενές διπυθμέναν που είναι είτε άδειες είτε μεταφέρουν καθαρό ύδωρ, όταν τό φορτίο μεταφέρεται σέ δεξαμενές που βρίσκονται πάνω άπ' αυτές.

(β) "Όπου τό διπύθμενο δέν έκτείνεται καθ' όλο τό μήκος καί τό πλάτος της άναφερομένης δεξαμενής, τό διπύθμενο θεωρείται, ότι δέν υπάρχει καί ό όγκος των δεξαμενών πάνω από τήν περιοχή που έχει γίνει ή βλάβη τοι πυθμένα θά περιληφθί στο τύπο (II) άκόμη & αν ή δεξαμενή δέν θεωρείται ότι έχει ύποστή ρήγμα λόγω της ύπάρξεως τέτοιων μερικών διπυθμένων.

(γ) Τά φρεάτια άναρροφήσεως μπορούν νά άγνοηθούν στον προσδιορισμό της τιμής ή υπό τόν όρον ότι, τά φρεάτια άναρροφήσεως δέν καταλαμβάνουν μεγάλη έπιφάνεια καί έκτείνονται κάτω από τήν δεξαμενή σέ έλάχιστη απόσταση καί σέ καμιά περίπτωση μεγαλύτερη από τό ήμισυ του ύψους του διπυθμένου. 'Εάν τό ύψος ενός τέτοιου φρεατίου ύπερβαίνει τό ήμισυ του διπυθμένου τό ή θά λαμβάνεται ίσο με τό ύψος των διπυθμένων μείον τό ύψος του φρεατίου.

'Εάν έχει έγκατασταθεί έντός των διπυθμένων σύστημα σωληνώσεων που έξυπηρετεί τέτοια φρεάτια, θά περιλαμβάνει έπιστόμιο ή άλλες διατάξεις κλεισίματος, τοποθετημένες στο σημείο που ένώνεται με τήν δεξαμενή που έξυπηρετεί, γιά ν' άποφεύγεται ή έκροή πετρελαίου σέ περίπτωση βλάβης του συστήματος σωληνώσεων. Αιτές οι σωληνώσεις θά έγκατασταθούν όσον τό δυνατόν ύψηλότερον από τόν πυθμένα του πλοίου. Τά έπιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια του ταξιδιού, έφ' όσον ή δεξαμενή περιέχει φορτίο πετρελαίου, έκτός από τίς περιπτώσεις που ύπάρχει άνάγκη μεταφοράς φορτίου γιά τήν διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

(4) Στην περίπτωση που βλάβη του πυθμένου συμπεριλαμβάνει συγχρόνως τέσσερις κεντρικές δεξαμενές, ό όγκος Os δύναται νά υπολογισθεί σύμφωνα με τόν τύπο

$$Os = 1/4 (\Sigma Zi Wi - \Sigma Zi Ci) \quad (III)$$

(5) 'Η 'Αρχή μπορεί νά πιστώσει σάν μείωση της έκροής του πετρελαίου στην περίπτωση βλάβης του πυθμένου, έν υπάρχει σύστημα μεταφοράς φορτίου με ύψηλή άναρρόφηση άνάγκης σέ κάθε δεξαμενή φορτίου, που μπορεί νά μεταφέρει πετρέλαιο από μία δεξαμενή ή δεξαμενές που ύπόστησαν ρήγμα σέ διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος ή σέ διαθέσιμες δεξαμενές φορτίου με πρόσθετη χωρητικότητα, έν μπορεί νά θεωρηθεί βέβαιο, ότι αυτές οι δεξαμενές θά έχουν άρκετή έπί πλέον χωρητικότητα. Πίστωση σέ τέτοιο σύστημα θά καθορίζεται από τήν ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου έντός δύο ώρων χρόνου λειτουργίας ίσον με τό ήμισυ της μεγαλύτερης ένεχομένης διαρραγείσης δεξαμενής καί από τήν δυνατότητα διαθέσεως ίσοδυνάμου ποσότητας δεξαμενών έρματος ή φορτίου, που θά τό δεχθούν. 'Η πίστωση θά περιορίζεται στον έπιτρεπόμενο ύπολογισμό Os σύμφωνα πρός τόν τύπο (III). Οι σωλήνες αυτών των άναρροφήσεων θά είναι τοποθετημένες τοιλάξιόν σέ ύψος όχι λιγώτερο από τήν κατακόρυφο έκταση της βλάβης νε. 'Η 'Αρχή θά έφοδιάζει τόν 'Όργανισμό με τίς πληροφορίες που άναφέρονται στις διατάξεις που έχει άποδεχθεί γιά τήν ένημέρωση των άλλων Μερών της Συμβάσεως.

Κανονισμός 24

"Όρια του μεγέθους καί διατάξεις των δεξαμενών φορτίου

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται με τούς όρους του παρόντος Κανονισμού. Κάθε ύπάρχον πετρελαιοφόρο άπαιτείται νά συμμορφωθεί με τούς όρους του παρόντος Κανονισμού μέσα σέ δύο έτη από τήν έναρξη της ίσχύος της παρούσης Συμβάσεως, έν τό πετρελαιοφόρο έμπίπτει σέ μιά από τίς δύο κατηγορίες, που άναφέρονται κατωτέρω:

- (α) έν τό πετρελαιοφόρο έχει παραληφθεί μετά τήν 1 'Ιανουαρίου του 1977 ή
(β) έν στο πετρελαιοφόρο εφαρμόζονται οι ακόλουθες δύο καταστάσεις:

- (i) 'Έχει παραληφθεί όχι άργότερα από τόν 'Ιανουάριο του 1977 καί τό συμβόλαιο κατασκευής του έγινε μετά τόν 'Ιανουάριο του 1974 ή σέ περιπτώσεις που δέν ύπάρχει συμβόλαιο κατασκευής του ένωρίτερα, ή τρώπις του έτοποθετήθη ή τό δεξαμενόπλοιο εύρίσκετο εις παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά τίς 30 'Ιουνίου του 1974.

(2) Οι δεξαμενές φορτίου των πετρελαιοφόρων που έχουν μέγεθος καί διάταξη τέτοια ώστε ή ύποθετική έκροή 0ε ή 0ς που ύπολογίζεται σύμφωνα με τίς διατάξεις του Κανονισμού 23 του παρόντος Παραρτήματος όπουδήποτε κατά μήκος του πλοίου δέν θά ύπερβαίνει τά 30.000 κυβικά μέτρα ή 400 VDW, όποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο με μέγιστο τά 40.000 κυβικά μέτρα.

(3) 'Ο όγκος κάθε πλευρικής δεξαμενής πετρελαιοφόρου δέν θά ύπερβαίνει τά 75% των όρίων της ύποθετικής έκροής πετρελαίου που άναφέρεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. 'Ο όγκος κάθε κεντρικής δεξαμενής πετρελαίου δέν θά ύπερβαίνει τά 50.000 κυβικά μέτρα. 'Εν τούτοις σέ πετρελαιοφόρα με διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 13 του παρόντος Παραρτήματος, ό έπιτρεπόμενος όγκος των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου που εύρίσκεται μεταξύ δύο χωρισμένων δεξαμενών έρματος, κάθε μία από τίς όποιες ύπερβαίνει σέ μήκος τό 1ε, μπορεί νά αύξηθεί στο μέγιστο όριο της ύποθετικής έκροής πετρελαίου, υπό τόν όρον ότι τό πλάτος των πλευρικών δεξαμενών ύπερβαίνει τό 1ε.

(4) Τό μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δέν θά ύπερβαίνει τά 10 μέτρα ή μία από τίς παρακάτω τιμές, όποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

(α) όπου δέν ύπάρχει κατά μήκος διάφραγμα είναι:

$$0.1L$$

(β) όπου ύπάρχει κατά μήκος διάφραγμα μόνο έπί της κεντρικής γραμμής είναι:

$$0.15L$$

(γ) όπου ύπάρχουν δύο ή περισσότερα κατά μήκος διαφράγματα είναι:

(i) γιά τίς πλευρικές δεξαμενές:

$$0.2L$$

(ii) γιά τίς κεντρικές δεξαμενές:

$$(1) \text{ έν } \frac{bi}{B} \text{ είναι μεγαλύτερο ή ίσο του } 1/5:$$

$$0.2L$$

$$(2) \text{ έν } \frac{bi}{B} \text{ είναι μικρότερο από τό } 1/5:$$

— όπου δέν ύπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

$$(0.5 \frac{bi}{B} + 0.1)L$$

— όπου ύπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

$$(0.25 \frac{bi}{B} + 0.15)L$$

(5) Γιά νά μήν παραβιασθούν τά όρια του όγκου, που έχουν καθορισθεί στις παραγράφους (2), (3) καί (4) του παρόντος Κανονισμού, άνεξάρτητα από τόν ύπάρχοντα έγκεκριμένο τύπο του συστήματος μεταγίσεως φορτίου, βαλβίδες ή άλλες διατάξεις άποκλεισμού θά τοποθετηθούν μεταξύ των δεξαμενών, έν αυτός ό τύπος συστήματος μεταγίσεως φορτίου συνδέει δύο ή περισσότερες δεξαμενές πετρελαίου. Οι βαλβίδες ή οι διατάξεις άποκλεισμού θά μένουν κλειστές κατά τήν διάρκεια του ταξιδιού.

(6) Οι σωληνώσεις, που διέρχονται από τίς δεξαμενές φορτίου σέ θέση μικρότερη του 1ε από τίς πλευρές του πλοίου ή σέ ύψος μικρότερο του νε από τόν πυθμένα, θά έχουν έφοδιασθεί με έπιστόμια ή άλλες διατάξεις άποκλεισμού στά σημεία που έπικοινωνούν με τίς δεξαμενές φορτίου. Αιτά τά έπιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια του ταξιδιού, έφ' όσον οι δεξαμενές περιέχουν πετρέλαιο, έκτός από τήν περίπτωση που καθίσταται άναγκαία μεταφορά πετρελαίου γιά τήν διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

Κανονισμός 25

"Υποδιάρρηση καί Ευστάθεια

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται με τά κριτήρια ύποδιαιρέσεως καί ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, μετά τήν ύποθετική βλάβη της πλευράς ή του πυθμένου, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού γιά κάθε λειτουργικό ρύθισμα που άντανακλά τήν πραγματική μερική ή πλήρη κατάσταση φωτώσεως, που άντιστοιχεί με τήν διαγωγή καί τήν άντοχή του πλοίου καθώς έπίσης καί τά ειδικά βάρη του φορτίου. Αιτές οι βλάβες θά πρέπει νά εφαρμόζονται σ' όλες τίς ένδεχόμενες θέσεις κατά μήκος του πλοίου ως έξης:

(α) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλύτερου από 225 μέτρα σέ όποιοδήποτε μέρος του μήκους του πλοίου:

(β) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλύτερου από 150 μέτρα αλλά όχι μεγαλύτερου από 225 μέτρα, σέ όποιοδήποτε μέρος κατά μήκος του πλοίου έξαιρουμένων της πρυμναίας καί της πρωριαίας φρακτής, που συνορεύει με τόν χώρο μηχανοστασίου τόν έγκατεστημένον εις τήν πρύμνην. Τό μηχανοστάσιο θά ύπολογίζεται σάν ένιαίο κατακλύσιμο διαμέρισμα

(γ) σέ δεξαμενόπλοια, που δέν ύπερβαίνουν τά 150 μέτρα σέ μήκος σέ όποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου, μεταξύ των διαδοχικών έγκαρσιών διαφραγμάτων, με εξαίρεση τό χώρο του μηχανοστασίου. Γιά δεξαμενόπλοια 100 μέτρων ή λιγώτερο σέ μήκος, όπου όλες οι άπαιτήσεις της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού δέν μπορούν νά ίσχύσουν, χωρίς νά βλαφθούν ούσιαστικά οι λειτουργικές ιδιότητες του πλοίου, ή 'Αρχή μπορεί νά έπιτρέπει άπαλλαγές άπ' αυτές τίς άπαιτήσεις.

Καταστάσεις έρματος, όπου τό δεξαμενόπλοιο δέν μεταφέρει πετρέλαιο

στις δεξαμενές φορτίου, αποκλειομένων και των όποιωνδήποτε καταλοίπων πετρελαίου, δεν θα υπολογίζονται.

(2) Οι ακόλουθοι όροι, δσον άφορᾷ τήν έκταση καί τόν χαρακτήρα τής ύποτιθέμενης βλάβης θά εφαρμόζονται:

(α) Ἡ έκταση τής βλάβης στήν πλευρά ἢ τόν πυθμένα θά καθορίζεται κατά τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔκτος ἔάν ἡ κατά μήκος έκταση τής βλάβης στόν πυθμένα ἐντός τῶν 0.3L ἀπό τήν πρῶραία κάθετο θά εἶναι ἡ ὅδια ὅπως καί γιά τήν βλάβη στήν πλευρά, ὅπως προσδιορίζεται στόν κανονισμό 22 (1) (α) (i) τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ὅποιαδήποτε βλάβη μέ μικρότερο ἀποτέλεσμα σέ μία σοβαρότερη κατάσταση δέν θά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη.

(β) Ὅπου ἡ βλάβη πού ἀναφέρεται στά ἐγκάρσια διαφράγματα θεωρεῖται, ὅπως προσδιορίζεται στίς ὑποπαράγραφους (1) (α) καί (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐγκάρσια ὕδατοστεγῆ διαφράγματα θά τοποθετηθοῦν σέ ἀπόσταση τοῦλάχιστο ἴση μέ τήν κατά μήκος έκταση τής ὑποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται ἀπὸ τήν ὑποπαράγραφο (α) τής παρούσης παραγράφου, γιά νά θεωρηθεῖ ἀποτελεσματική. Ὅπου ἐγκάρσια διαφράγματα εἶναι τοποθετημένα σ' ἀπόσταση μικρότερη, ἔνα ἢ περισσότερα ἀπό αὐτά τά διαφράγματα μέσα στά ὅρια τής βλάβης θά θεωροῦνται ὅτι δέν ὑπάρχουν μέ σκοπό τόν καθορισμό τῶν κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

(γ) Ὅπου θεωρεῖται ὅτι ὑπάρχει βλάβη μεταξύ τῶν διαδοχικῶν ἐγκαρσίων ὕδατοστεγῶν διαφραγμάτων, ὅπως προσδιορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (1) (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέν θά θεωρηθοῦν κατεστραμένα ἐγκάρσια κύρια διαφράγματα ἢ ἐγκάρσια διαφράγματα, πού περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ἢ δεξαμενές διπυθμένων ἔκτος ἔάν:

(i) Τό διάστημα τῶν διαδοχικῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερο ἀπό τήν κατά μήκος έκταση τής ὑποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (α) τής παρούσης παραγράφου ἢ

(ii) ὑπάρχει βαθμίδα ἢ κοίλωμα στήν ἐγκάρσια φρακτῆ μεγαλύτερο ἀπό 3.05 μέτρα μήκους, πού εὑρίσκεται ἐντός τής ἐκτάσεως τής ὑποτιθέμενης βλάβης. Ἡ βαθμίδα, πού σχηματίζεται ἀπό τό διάφραγμα καί ἀπό τήν ὁροφή τής πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσσεως δέν θά θεωρεῖται βαθμίδα γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(δ) Ἐάν σωλῆνες ἀγωγοί ἢ σήραγγες, εἶναι τοποθετημένες ἐντός τής ἐκτάσεως τής ὑποτιθέμενης βλάβης, θά ὑπάρχουν διατάξεις μέ τίς ὁποῖες δέν θά εἶναι δυνατή ἡ προοδευτική κατάκλιση τῶν συνορευόντων διαμερισμάτων, ἔκτος ἐκείνων πού ὑποτίθεται, ὅτι θά κατακλυθοῦν γιά κάθε περίπτωση βλάβης.

(3) Τά πετρελαιοφόρα θά θεωροῦνται, ὅτι ἀνταποκρίνονται μέ τά κριτήρια τής εὐστάθειας ἔναντι βλάβης, ἔάν συμμορφώνονται μέ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

(α) Ἡ τελική ἰσολογία γραμμῆ, ὑπολογιζομένης τής κλίσεως καί διαγωγῆς, θά εἶναι κάτω ἀπό τό χαμηλότερο ἄκρο ὁποιοῦδήποτε ἀνοίγματος, διά μέσου τοῦ ὁποῖου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατάκλιση. Τέτοια ἀνοίγματα θεωροῦνται ἐξαιρετικά καί ἀνοίγματα, πού κλείνουν μέ στεγανές θύρες ἢ καλύμματα κυτῶν στεγανά στίς καιρικές συνθήκες. Τέτοια ἀνοίγματα δέν θεωροῦνται αὐτά πού κλείνουν μέ στεγανά καλύμματα ἀνθρωποθυρίδων καί ἀνοίγματα χωρίς χεῖλος, μικρά στεγανά καλύμματα, ἀνοιγμάτων δεξαμενῶν φορτίου πού διατηροῦν καλὰ τήν ἀκεραιότητα τοῦ καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες στεγανές συρόμενες πόρτες καί παραφωτίδες μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(β) Στήν τελική κατάσταση κατακλύσεως, ἡ πλευρική κλίσις λόγω ἀσυμμετρίας τής κατακλύσεως δέν θά ὑπερβαίνει τίς 25 μοῖρες μέ τόν ὅρον ὅτι αὐτή ἡ γωνία μπορεῖ νά αὐξηθεῖ στίς 30 μοῖρες, ἔάν δέν λαμβάνει χώρα βύθισις τοῦ ἔδρου τοῦ καταστρώματος.

(γ) Ἡ εὐστάθεια στό τελικό στάδιο τής κατακλύσεως θά διερευνηθεῖ καί μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἱκανοποιητική, ἔάν ἡ καμπύλη μοχλοῦ ἐπαναφορᾶς ἔχει τοῦλάχιστο περιθώριο 20 μοιρῶν πέρα ἀπό τήν θέση ἰσορροπίας, ἐν συνδυασμῷ μέ μέγιστο ἀπομένοντα μοχλό ἐπαναφορᾶς τοῦλάχιστο 0,1 μέτρα. Ἡ Ἀρχή θά λάβει ὑπ' ὄψη τής ὑποτιθέμενου κίνδυνου πού παρουσιάζεται ἀπό προστατευόμενα ἢ μή προστατευόμενα ἀνοίγματα πού δυνατόν νά βυθισθοῦν προσωρινά μέσα στά ὅρια τής ἀπομενοῦσης εὐσταθείας.

(δ) Ἡ Ἀρχή θά πρέπει νά ἱκανοποιεῖται στό ὅτι ἡ εὐστάθεια εἶναι ἀρκετή κατά τήν διάρκεια τοῦ ἐνδιαμέσου σταδίου κατακλύσεως.

(4) Οἱ ἀπαιτήσεις τής παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐπιβεβαιωθοῦν μέ ὑπολογισμούς πού θά λάβουν ὑπ' ὄψη τά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου, τίς διατάξεις, τήν διαμόρφωση καί τό περιεχόμενο τῶν βλαβέντων διαμερισμάτων, τήν κατατομή, τό εἰδικό βάρος καί τήν ἐπίδραση ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν ὑγρῶν. Οἱ ὑπολογισμοί θά βασισθοῦν ἐπὶ τῶν κατωτέρω:

(α) Θά ὑπολογισθεῖ κάθε ἀδεῖα ἢ μερικῶς πληρωμένη δεξαμενή, τό εἰδικό βάρος τῶν φορτίων, πού περιέχονται καθώς καί πιθανή ἐκροή ὑγρῶν ἀπό βλαβέντα διαμερίσματα.

(β) Τό ποσοστόν κατακλύσεως ὑπολογίζεται ὡς ἑξής:

| Χῶροι | Ποσοστόν κατακλύσεως |
|---|----------------------|
| Ἀποθήκες | 0.60 |
| Χῶρος ἐνδαιτήσεως | 0.95 |
| Χῶροι μηχανημάτων | 0.85 |
| Κενοὶ χῶροι | 0.95 |
| Χῶροι προοριζόμενοι γιά καταναλώσιμα ὑγρά | 0 ἢ 0.95* |
| Χῶροι προοριζόμενοι γιά ἄλλου εἶδους ὑγρά | 0 ἢ 0.95** |

* Ὅτιδήποτε ἔχει σάν ἀποτέλεσμα πιο αὐστηρές ἀπαιτήσεις.

** Τό ποσοστό τής κατακλύσεως μερικῶς πληρουμένων διαμερισμάτων θ' ἀποτελεῖται ἀπό τόν ποσόν ὑγροῦ πού μεταφέρεται.

(γ) Ἡ ἀντίωση ὁποιασδήποτε ὑπερκατασκευῆς κατ' εὐθείαν ἄνωθεν τής πλευρᾶς πού ὑπέστη βλάβην θά πρέπει νά παραβλεφεῖται. Τά μέρη τής ὑπερκατασκευῆς πού δέν ἔχουν κατακλυθεῖ πέρα ἀπό τήν έκταση τής βλάβης, μποροῦν νά ληθοῦν ὑπ' ὄψη ὑπὸ τόν ὅρον ὅτι εἶναι χωρισμένα ἀπό τά βλαβέντα μέρη μέ ἀεροστεγεῖς φρακτές καί ὅτι τά ἀδικτα μέρη συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τής ὑποπαγράφου (3) (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Γίγλυμιωτές ὕδατοστεγεῖς πόρτες μποροῦν νά γίνωνν δεκτές σέ ὕδατοστεγεῖς φρακτές στίς ὑπερκατασκευές.

(δ) Ἡ ἐπίδραση τής ἐλεύθερης ἐπιφάνειας θά ὑπολογίζεται σέ γωνία πλευρικής κλίσεως 5 μοιρῶν γιά κάθε ξεχωριστό διαμέρισμα. Ἡ Ἀρχή μπορεῖ νά ἀπαιτήσει ἢ νά ἐπιτρέψει οἱ διορθώσεις στήν ἐλεύθερη ἐπιφάνεια νά ὑπολογισθοῦν μέ μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη ἀπό 5 μοῖρες γιά τίς μερικῶς πληρωμένες δεξαμενές.

(ε) Γιά τόν ὑπολογισμό τής ἐπιδράσεως τής ἐλεύθερης ἐπιφάνειας γιά ἀναλώσιμα ὑγρά θά ὑποτεθεῖ ὅπως γιά κάθε τύπο ὑγροῦ τοῦλάχιστον ἔνα ζευγάρι ἢ μία μοναδική κεντρική δεξαμενή ἔχει ἐλεύθερη ἐπιφάνεια καί ἡ δεξαμενή ἢ ὁ συνδυασμός τῶν δεξαμενῶν πού θά ληθοῦν ὑπ' ὄψη στόν ὑπολογισμό θά εἶναι αὐτές πού ἡ ἐπίδραση τής ἐλεύθερης ἐπιφάνειας εἶναι πιο μεγάλη.

(5) Ὁ Πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου καί τό ἀρμόδιο πρόσωπο ἐνός πετρελαιοφόρου, πού δέν κινεῖται μέ δικά του μέσα γιά τό ὁποῖο αὐτό τό Παράρτημα ἐφαρμόζεται θά πρέπει νά προμηθευθεῖ ἀπό ἔνα ἐγκεκριμένο τύπο:

(α) πληροφοριῶν σχετικῶν μέ τήν φόρτωση καί τήν διανομή φορτίου, πού εἶναι ἀπαραίτητες γιά νά ἐξασφαλίσουν τήν συμμόρφωση μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί

(β) στοιχείων μέ τά ὁποῖα ἀποδεικνύεται ἡ ἱκανότητα τοῦ πλοίου νά συμμορφωθεῖ μέ τά κριτήρια τής εὐστάθειας ἔναντι βλάβης, ὅπως προσδιορίζεται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης καί τής ἐπίδρασης τῶν ἀπαλλαγῶν, πού μπορεῖ νά εφαρμοσθοῦν σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (1) (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Προσάρτημα I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ*

| Ἀσφαλτοῦχα διαλύματα | GAS OIL |
|--|-----------------------------|
| Ἀποθέματα ἀπό ἀναμειξεις | Ἐκ πυρολύσεως |
| Πισσώδη ἐπιστρώματα ὁροφῶν | Ἀποθέματα ἀναμιξ. Βενζίνης |
| Υπόλειμμα εὐθείας ροῆς | Ἀλκυλία - Καύσιμο |
| Πετρέλαια | Ἐπανεξεργασθέντα |
| Ἐξευγενισμένα | Πολυμερῆ - Καύσιμο |
| Ἀκατέργαστα | Βενζίνες |
| Μίγματα πού περιέχουν ἀκατέργαστο (ὁρυκτό) πετρέλαιο | Βενζίνη φυσική |
| DIESEL OIL | Βενζίνη αὐτοκινήτων |
| FUEL OIL No 4 (Μαζούτ - καύσιμο No. 4) | Βενζίνη ἀεροπορίας |
| » No 5 | Εὐθείας ἀποστάξεως |
| » No 6 | Καύσιμο No 1 (κηροζίνη) |
| Υπόλειμμα μὴ ἀποστάξιμο Μαζούτ | Καύσιμο No. 1-D |
| Ἐλαίο ὁδοποιίας | Καύσιμο No. 2 |
| Ἐλαίο μεταλλαγῆς | Καύσιμο No. 2-D |
| Ἀρωματικά ἔλαια (μὴ περιλαμβανομένων τῶν φυτικῶν ἐλαίων) | Καύσιμο ἀεριοθουμένων |
| Λιπαντέλαια καί ἀπόθεμα ἀναμιξεων | JP-1 (Κηροζίνη) |
| Ὅρυκτέλαιο | JP-3 |
| Ἐλαίο μηχανῆς | JP-4 |
| » διαβρώσεως | JP-5 (κηροζίνη, βαριά) |
| » περιστροφῆς | Καύσιμο τουρμπινῶν |
| » στροβίλων | Κηροζίνη |
| Ἀποστάγματα | Ὅρυκτό οἶνόπνευμα |
| Εὐθείας ἀποστάξεως | Νάφθα |
| Ἀποθέματα εὐρέως ἐμπλουτισμοῦ | Διαλυτικό |
| | Ἀπόσταγμα ἐλαίου πετρελαίου |

* Ὁ Κατάλογος τῶν πετρελαιοειδῶν δέν θά θεωρεῖται ἀναγκαστικά περιοριστικός

Προσάρτημα II

Τύπος Πιστοποιητικού

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1973)

Εξεδόθη σύμφωνα με τους όρους της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από πλοία, (1973), υπό την εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

υπό
(πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου προσώπου ή του 'Οργανισμού) του εξουσιοδοτημένου, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως από τὰ Πλοία, (1973)

| Όνομα Πλοίου | Διεθνές διακριτικό Σήμα | Λιμάν νηολογήσεως | Όλική χωρητικότητα |
|--------------|-------------------------|-------------------|--------------------|
| | | | |

Τύπος του πλοίου:

Πετρελαιοφόρο συμπεριλαμβανομένου και του πλοίου πολλαπλού φορτίου*

Πλοίο μεταφοράς ασφάλτου*

Πλοίο που δεν είναι πετρελαιοφόρο, με δεξαμενές φορτίου, που έμπειρε στις διατάξεις του Κανονισμού 2 (2) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως*

Πλοίο διαφορετικό από τὰ άνωτέρω*

Νέον ή υπάρχον πλοίων*

Ημερομηνία κατασκευής ή συμβολαίου εύρείας μετασκευής

Ημερομηνία που ή τρόπος του έτοποθετήθη ή τό πλοίο εύρίσκετο σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή ήμερομηνία που άρχισε ή εύρεία μετασκευή.

Ημερομηνία παραδόσεως ή άποπερατώσεως της εύρείας μετασκευής

ΜΕΡΟΣ Α: ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοίο είναι έφοδιασμένο με:

γιά πλοία 400 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω:

(α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος* (Ικανή νά παράγει έκροή που νά μήν υπερβαίνει τὰ 100 μέρη ανά έκτομμύριο σε πετρέλαιο) ή

(β) σύστημα διύλισεως, συγκρατήσεως πετρελαίου* (Ικανό νά παράγει έκροή, που νά μήν υπερβαίνει τὰ 100 μέρη ανά έκτομμύριο σε πετρέλαιο).

γιά πλοία 10.000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω:

(γ) σύστημα αυτόματου παρακολούθησεως και έλέγχου της άπορρίψεως του πετρελαίου* (έπιπροσθέτως προς τό (α) ή (β) άνωτέρω ή

(δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος και σύστημα διύλισεως συγκρατήσεως πετρελαίου* (Ικανό νά παράγει έκροή πετρελαίου που νά μήν υπερβαίνει τὰ 15 μέρη ανά έκτομμύριο) άντί των (α) ή (β) άνωτέρω.

Λεπτομέρειες των άπαιτήσεων με τίς όποιες παραχωρούνται έξαιρέσεις σύμφωνα με τόν Κανονισμό 2 (2) και 2 (4) (α) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως:

Παρατηρήσεις:

* Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή.

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ I 2

Νεκρό βάρος μετρικοί τόνοι. Μήκος πλοίου μέτρα

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο:

(α) άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα και νά συμμορφώνεται¹

(β) δεν άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα²

(γ) δεν άπαιτείται νά είναι κατασκευασμένο σύμφωνα, αλλά νά συμμορφώνεται³

με τίς άπαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωριζόμενου έρματος είναι κυβικά μέτρα και άντιστοιχεί με τίς άπαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως. Τό διαχωριζόμενο έρμα είναι διανεμημένο ως έξης:

| Δεξαμενή | Ποσότης | Δεξαμενή | Ποσότης |
|----------|---------|----------|---------|
| | | | |

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Τόν παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973, άναφορικά με τήν άποφυγή της ρυπάνσεως από πετρέλαιο και

Η επιθεώρηση δείχνει, ότι ή κατασκευή, ό έξοπλισμός, τὰ έξαρτήματα, οι διατάξεις και τὰ ύλικά του πλοίου και ή κατάσταση σ' αυτό είναι ικανοποιητικά από κάθε άποψη και ότι τό πλοίο συμμορφώνεται με τίς έφαρμοστές διατάξεις του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

Τό παρόν πιστοποιητικό ίσχύει μέχρι

υποκειμένο σε ένδιάμεση επιθεώρηση ή επιθεωρήσεις κατά διαστήματα.

Εξεδόθη εις
(τόπος έκδόσεως του Πιστοποιητικού)

..... 19.....
(Υπογραφή άρμοδίου έξουσ/μένου
όργάνου τό όποίο εξέδωσεν τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της έκδόσεως 'Αρχής)

* Οπισθογράψηση γιά τὰ υπάρχοντα πλοία*

Πιστοποιείται ότι τό παρόν πλοίο έχει έξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε νά άναποκρίνεται με τίς άπαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως γιά τήν άποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία, 1973, όσον άφορά τὰ υπάρχοντα πλοία, τρία έτη από της ήμερομηνίας της ένάρξεως της ίσχύος της Συμβάσεως.

Υπογραφή
(υπογραφή άρμοδίως έξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος στον όποίο έγινε ή όπισθογράψησης

Ημερομηνία όπισθογραφήσεως

(Σφραγίδα της 'Αρχής)

- Αυτό τό μέρος θά έπρεπε νά συμπληρώνεται γιά τὰ πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων μεταφοράς ασφάλτου & με έκείνες τίς έγγραφές, που είναι εφαρμοστές σε πλοία άλλα έκτός από τὰ πετρελαιοφόρα, που είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται γιά νά μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων και άνω.
- Αυτή ή σελίδα δεν χρειάζεται νά άνατυπωθεί επί πιστοποιητικού έκδοθέντος γιά οιοδήποτε πλοίο άλλο από έκείνα που άναφέρονται στην ύποσημείωση¹
- Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή.
- Η παρούσα έγγραφη δεν χρειάζεται νά έπαναληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο από τό πρώτο Πιστοποιητικό, που παρεχωρήθη στο πλοίο.

Ενδιάμεση επιθεώρηση

Πιστοποιείται ότι στην ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον Κανονισμό 4 (1) (γ) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως, το παρόν πλοίο και η κατάσταση αυτού βρέθηκε ότι ανταποκρίνονται προς τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως.

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 8 (2) και (4) του Παραρτήματος I της Συμβάσεως ή ισχύς του Πιστοποιητικού παρατείνεται μέχρι

Υπογραφή
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΑΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΒΙΒΑΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

1 - ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου

Όλική ικανότης του πλοίου για μεταφορά φορτίου σε κυβικά μέτρα

Ταξίδι από (ημερομηνία) μέχρι (ημερομηνία)

(α) Φόρτωση φορτίου πετρελαίου

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| 1. | Ημερομηνία και τόπος φορτώσεως | | | |
| 2. | Τύποι του φορτωθέντος πετρελαίου | | | |
| 3. | Χαρακτηριστικά αναγνωρίσεως πληρωθεισών δεξαμενών | | | |
| 4. | Κλείσιμο των επιστομίων των δεξαμενών φορτίου και των επιστομίων που απομονώνουν τις γραμμές με το πέρας της φορτώσεως ¹ | | | |

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως με τα ανωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια απορρίψεως οι συνδέσεις και οι διασυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων έχουν ασφαλισθεί με το πέρας της φορτώσεως του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφης Αρμόδιος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(β) Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 5. | Ημερομηνία εσωτερικής μεταφοράς | | | |
| 6. | Χαρακτηριστικά της δεξα- (i) από μενής ή δεξαμενών (ii) εις | | | |
| 7. | Η δεξαμενή ή οι δεξαμενές του (δ) (i) ανωτέρω εξεκεκνώθησαν, | | | |

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τα ανωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια απορρίψεως από το πλοίο, οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και οι ενδοσυνδέσεις, ασφαλισθηκαν με την συμπλήρωση της εσωτερικής μεταφοράς του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφης Αρμόδιος αξιωματικός

Πλοίαρχος

(γ) Εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 8. | Ημερομηνία και τόπος εκφορτώσεως | | | |
| 9. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών που εξεφορτώθησαν | | | |
| 10. | Η δεξαμενή ή δεξαμενές εξεκεκνώθησαν | | | |
| 11. | Ανοίγμα των απαιτούμενων επιστομίων των δεξαμενών φορτίου και των απαιτούμενων επιστομίων απομονώσεως της γραμμής προς της εκφορτώσεως του φορτίου ² | | | |
| 12. | Κλείσιμο των απαιτούμενων επιστομίων των δεξαμενών φορτίου και των απαιτούμενων επιστομίων απομονώσεως της γραμμής με την συμπλήρωση της εκφορτώσεως ² | | | |

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τα ανωτέρω όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια απορρίψεως από τα οποία οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και οι ενδοσυνδέσεις ασφαλισθηκαν με την συμπλήρωση της εκφορτώσεως του φορτίου πετρελαίου.

Ημερομηνία έγγραφης Αρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(δ) Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 13. | Χαρακτηριστικά της ή των δεξαμενών που ερματισθηκαν | | | |
| 14. | Ημερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη του ερματισμού | | | |
| 15. | Εάν τα επιστόμια που συνδέουν τις γραμμές φορτίου και τις γραμμές διαχωρισμένου ερματος έχρησιμοποιήθηκαν, αναφέρατε ώρα, ημερομηνία και στίγμα του πλοίου, όταν τα επιστόμια (α) ανοίχθηκαν (β) εκλείσθηκαν | | | |

1. Αυτό το μέρος θα συμπληρωθεί για πετρελαιοφόρα περιλαμβανομένων και των πλοίων συνδεσμεσμένων φορτίων και των μεταφερόντων ασφαλή και οι έγγραφες, που απαιτείται θα συμπληρωθούν για τα πλοία που δεν είναι πετρελαιοφόρα, τα οποία είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων και άνω. Αυτό το Μέρος δεν πρέπει να γράφεται εκ νέου σε Βιβλίο Πετρελαίου που εκδίδεται για οποιοδήποτε άλλο πλοίο από εκείνο που αναφέρεται ανωτέρω.

2. Απαιτούμενα επιστόμια και περιφερική εξαρτήματα είναι εκείνα που αναφέρονται στους Κανονισμούς 20 (2) (α) (iii), 23 και 24 του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

3. Με εύκαμπτους σωλήνες με μηχανήματα καθαρισμού ή και με χημικά καθαρισμού. Όπου ο καθορισμός έγινε με χημικά πρέπει να αναφερθεί το είδος και η ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε.

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τα άνωτέρω, όλα τα επιστόμια της θαλάσσης, τα επιστόμια απορρίψεως από το πλοίο, οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και οι ένδοσυνδέσεις ασφαλισήσαν με το πέρας του έρματος.

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

(ε) Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 16. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών που καθαρίστηκαν | | | |
| 17. | Ημερομηνία και διάρκεια του καθαρισμού | | | |
| 18. | Μέθοδοι του καθαρισμού | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

(στ) Απόρριψη του ακαθάρτου έρματος

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 19. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών | | | |
| 20. | Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απορρίψεως στην θάλασσα | | | |
| 21. | Ημερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά το τέλος της απορρίψεως στην θάλασσα | | | |
| 22. | Η ταχύτητα(τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απορρίψεως | | | |
| 23. | Ποσότης που απορρίφθηκε στην θάλασσα | | | |
| 24. | Ποσότης του ακαθάρτου ύδατος που μεταφέρθηκε στην (στις) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (να προσδιορισθούν τα χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών καταλοίπων) | | | |
| 25. | Ημερομηνία και λιμνή παραδόσεως στις εύκοιες υποδοχής καταλοίπων (εάν υπάρχουν) | | | |
| 26. | Έλαβε χώρα απόρριψις μέρους της ποσότητος κατά την διάρκεια της νυκτός & εις καταφατική περίπτωση, επί πόσο χρονικό διάστημα. | | | |
| 27. | Εγένετο κανονικός έλεγχος της έκροης & της επιφάνειας του ύδατος στην περιοχή της απορρίψεως; | | | |
| 28. | Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στην επιφάνεια του ύδατος στην περιοχή της απορρίψεως; | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

(ζ) Απόρριψη των υδάτων από τις δεξαμενές καταλοίπων

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 29. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή (νών) καταλοίπων | | | |
| 30. | Χρόνος κατακαθίσεως από την τελευταία είσοδο των καταλοίπων ή | | | |
| 31. | Χρόνος κατακαθίσεως από την τελευταία απόρριψη | | | |
| 32. | Ημερομηνία, χρόνος και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απορρίψεως. | | | |
| 33. | Βυθομέτρηση του συνολικού περιεχομένου κατά την έναρξη της απορρίψεως | | | |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 34. | Βυθομέτρηση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ύδατος κατά την έναρξη της απορρίψεως | | | |
| 35. | Ποσότητα χύδην που απορρίφθηκε και ρυθμός απορρίψεως | | | |
| 36. | Τελική ποσότης που απορρίφθηκε και ρυθμός της απορρίψεως. | | | |
| 37. | Ημερομηνία, χρόνος και στίγμα του πλοίου κατά το πέρας της απορρίψεως | | | |
| 38. | Ταχύτητα(τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απορρίψεως | | | |
| 39. | Βυθομέτρηση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/ύδατος κατά το πέρας της απορρίψεως | | | |
| 40. | Έλαβε χώρα απόρριψις μέρους της ποσότητος κατά την διάρκεια της νυκτός & σε καταφατική περίπτωση, επί πόσο χρονικό διάστημα. | | | |
| 41. | Εγένετο κανονικός έλεγχος της έκροης και της επιφάνειας του ύδατος στην περιοχή της απορρίψεως. | | | |
| 42. | Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στην επιφάνεια του ύδατος στην περιοχή της απορρίψεως | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

(η) Διάθεση καταλοίπων

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 43. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών | | | |
| 44. | Διατεθείσα ποσότης από κάθε δεξαμενή | | | |
| 45. | Μέθοδος διαθέσεως καταλοίπων α) σε εύκοιες υποδοχής β) ανάμιξη με το φορτίο γ) μεταφορά σε άλλη δεξαμενή(νές) (χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) δ) Άλλη μέθοδο (αναφέρατε ποία) | | | |
| 46. | Ημερομηνία και λιμνή διαθέσεως των καταλοίπων | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

(θ) Απόρριψη καθαρού έρματος από τις δεξαμενές φορτίου

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 47. | Ημερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απορρίψεως του καθαρού έρματος | | | |
| 48. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής ή των δεξαμενών που ξεφορτώθηκαν | | | |
| 49. | Ήτο (ήσαν) ή δεξαμενή(νές) κενές κατά την πλήρωση | | | |
| 50. | Στίγμα του πλοίου κατά την συμπλήρωση, εάν είναι άλλο από το αναφερόμενο στο 47 άνωτέρω. | | | |
| 51. | Έλαβε χώρα απόρριψις μέρους της ποσότητος κατά την διάρκεια της νυκτός και σε καταφατική περίπτωση, επί πόσο χρονικό διάστημα. | | | |
| 52. | Εγένετο κανονικός έλεγχος της έκροης και της επιφάνειας του ύδατος στην περιοχή απορρίψεως; | | | |
| 53. | Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στην επιφάνεια του ύδατος, στην περιοχή της απορρίψεως | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο αρμόδιος αξιωματικός
Ο Πλοίαρχος

- (ι) Ἀπόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό ὁποῖο συσσωρεύθηκε στούς χώρους τοῦ μηχανοστασίου όταν τό πλοῖο εὐρίσκεται ἐντός λιμένος⁴

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 54. | Λιμήν | | | |
| 55. | Διάρκεια παραμονῆς | | | |
| 56. | Διαθεθεῖσα ποσότης | | | |
| 57. | Ἡμερομηνία καί τόπος διαθέσεως | | | |
| 58. | Μέθοδος τῆς διαθέσεως (ἀναφέρατε ἐάν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρ) | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (κ) Τυχαίες ἢ ἄλλες ἐξαιρετικές περιπτώσεις ἀπορρίψεως πετρελαίου.

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 59. | Ἡμερομηνία καί ὥρα συμβάντος | | | |
| 60. | Τόπος ἢ στίγμα τοῦ πλοίου τήν ὥρα τοῦ συμβάντος | | | |
| 61. | Κατά προσέγγιση ποσότητα καί τύπος πετρελαίου | | | |
| 62. | Περιστάσεις ἀπορρίψεως ἢ διαφυγῆς καί γενικές παρατηρήσεις. | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (λ) Ἐχει τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας τό σύστημα αὐτόματης παρακολούθησεως καί ἐλέγχου κατά τήν διάρκεια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο στήν θάλασσα; ἐάν ναι, ἀναφέρατε τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία τῆς βλάβης καί τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία τῆς ἐπαναλειτουργίας καί ἐπιβεβαιώσατε ὅτι τοῦτο ἐγένετο ἀπό βλάβη τῆς συσκευῆς καί ἀναφέροντας τοὺς λόγους, ἐάν εἶναι γνωστοί

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (μ) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες καί γενικές παρατηρήσεις

Σέ πετρελαισφόρα μικρότερα τῶν 150 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, πού λειτουργοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 15 (4) τοῦ Παραρτήματος I τῆς παρ. 1 τῆς Συμβάσεως, δεόν νά χρησιμοποιεῖται κατάλληλο βιβλίον Πετρελαίου ὑποδείχθοντος ἀπό τήν Ἀρχή.

Σέ πλοία πού μεταφέρουν ἀσφαλτό, μπορεῖ νά χρησιμοποιεῖται ξεχωριστό Βιβλίον Πετρελαίου ὑποδείχθοντος ἀπό τήν Ἀρχή, ἡ ὁποία μπορεῖ νά λάβει δι' ὅσιν πρὸς τοῦτο τοὺς τομεῖς (α), (β), (γ), (ε), (η), (ι), (κ) καί (μ) τοῦ παρόντος ὑποδείγματος τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου.

II - ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Ὄνομα πλοίου

Λειτουργίες ἀπό (ἡμερομηνία), μέχρι ... (ἡμερομηνία)

- (α) Ἐρματισμός ἢ καθαρισμός δεξαμενῶν καυσίμων

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 1. | Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως τῆς δεξαμενῆς(ων) πού ἐρματίσθηκαν | | | |
|----|--|--|--|--|

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| 2. | Ἐάν ἐκβαρίσθησαν ἀφότου τοποθετήθηκε τελευταία πετρέλαιο ἄλλως γράφεται ποιός τύπος πετρελαίου μεταφέρθηκε τελευταία. | | | |
| 3. | Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἐναρξη τοῦ καθαρισμοῦ | | | |
| 4. | Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἐναρξη τοῦ ἐρματισμοῦ | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (β) Ἀπόρριψη ἀκαθάρτου ἔρματος ἢ ὕδατος καθαρισμοῦ ἀπό δεξαμενῆς πού ἀναφέρονται στὸν τομεῖ (α)

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 5. | Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως τῆς δεξαμενῆς ἢ τῶν δεξαμενῶν | | | |
| 6. | Ἡμερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἐναρξη τῆς ἀπορρίψεως | | | |
| 7. | Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τό πέρασ τῆς ἀπορρίψεως | | | |
| 8. | Ταχύτης ἢ ταχύτητες τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως | | | |
| 9. | Μέθοδος ἀπορρίψεως (ἀναφέρατε, ἐάν σέ εὐκολίες ὑποδοχῆς καταλοίπων ἢ μέσω συσκευῆς διαχωριστήρος) | | | |
| 10. | Ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (γ) Διάθεση καταλοίπων

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 11. | Ποσότης καταλοίπων πού συγκρατήθηκαν στό πλοῖο | | | |
| 12. | Μέθοδος διαθέσεως τῶν καταλοίπων α) σέ εὐκολίες ὑποδοχῆς β) ἀνεμίχθησαν μέ τήν ἐπόμενη πετρέλευση γ) μεταφέρθησαν σέ ἄλλη δεξαμενή δ) ἄλλη μέθοδος (ἀναφέρατε ποία) | | | |
| 13. | Ἡμερομηνία καί λιμὴν τῆς διαθέσεως τῶν καταλοίπων | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

- (δ) Ἀπόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό ὁποῖο συσσωρεύθηκε στούς ὑδροσυλλέκτες τοῦ μηχανοστασίου ἐνῶ τό πλοῖο εὐρίσκεται ἐν λιμένι⁵.

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 14. | Λιμήν | | | |
| 15. | Διάρκεια παραμονῆς | | | |
| 16. | Ποσότης πού ἀπορρίφθηκε | | | |
| 17. | Ἡμερομηνία & τόπος τῆς ἀπορρίψεως | | | |
| 18. | Μέθοδος ἀπορρίψεως α) Μέσω συσκευῆς διαχωριστήρος β) Μέσω συσκευῆς διύλισεως πετρελαίου γ) Μέσω συσκευῆς διαχωριστήρος πετρελαίου/ὕδατος & συσκευῆς διύλισεως πετρελαίου δ) Σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς | | | |

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς Ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός

Ὁ Πλοίαρχος

4. Ἐάν ἡ ἀντλία ἐκκινᾶ αὐτομάτως καί ἀπορρίπτει πάντοτε διὰ μέσου διαχωριστήρος θά εἶναι ἀρκετό νά ἐγγράφεται καθημερινῶς «αὐτόματη ἀπόρριψη ἀπὸ τοὺς ὑδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος».

5. Ὄταν ἡ ἀντλία λειτουργεῖ αὐτομάτως καί ἀπορρίπτει πάντοτε μέσω διαχωριστήρος, θά εἶναι ἀρκετό νά ἀναγράφεται καθημερινῶς «Αὐτόματη ἀπόρριψη ἀπὸ τοὺς ὑδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστήρος».

(ε) Τυχαιές ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις άπορρίψεως πετρελαίου

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| 19. | Ημερομηνία και χρόνος συμβάντος | | | |
| 20. | Τόπος ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος | | | |
| 21. | Κατά προσέγγιση ποσότης και τύπος πετρελαίου | | | |
| 22. | Περιστάσεις άπορρίψεως ή διαφυγής αιτίες αυτών και γενικές παρατηρήσεις | | | |

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(στ) Έχει τεθεί εκτός λειτουργίας το σύστημα αυτόματης παρακολούθησας και έλέγχου κατά την διάρκεια άπορρίψεως από το πλοίο στην θάλασσα. Εάν ναι, αναφέρατε την ώρα και την ημερομηνία της βλάβης και την ώρα και την ημερομηνία επαναλειτουργίας και επιβεβαιώσατε ότι αυτό έγινε από βλάβη της συσκευής και αναφέροντας τους λόγους, εάν είναι γνωστοί

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(ζ) Νέα πλοία 4.000 κόνων όλικής χωρητικότητας και άνω, ακάθαρτον έρμα έχει μεταφερθεί σε δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου; ΝΑΙ/ΟΧΙ. Εάν ναι αναφέρατε ποιές δεξαμενές έρματίσθηκαν έτσι και την μέθοδο της άπορρίψεως του ακαθάρτου έρματος

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

(η) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις

Ημερομηνία έγγραφης Ο άρμόδιος αξιωματικός

Ο Πλοίαρχος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ
ΑΠΟ ΥΓΡΕΣ ΤΟΞΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Κανονισμός I

Όρισμοί

Κατά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Δεξαμενόπλοιο χημικών» είναι το πλοίο που κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε βασικά για να μεταφέρει φορτίο επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην και ως τέτοιο έννοείται πετρελαιοφόρο, όπως καθορίζεται στο Παράρτημα I της παρούσης Συμβάσεως, όταν μεταφέρει φορτίο ή μέρος φορτίου επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην.

(2) «Καθαρό έρμα» είναι το έρμα που μεταφέρεται σε δεξαμενή ή όποια από τότε που χρησιμοποιήθηκε για τελευταία φορά για να μεταφέρει φορτίο που περιείχε μία ουσία της κατηγορίας Α, Β, Γ ή Δ έχει καθαριστεί τελείως και τα υπολείμματα απ' αυτήν έχουν άπορριφθεί ή δέ δεξαμενή έχει κενωθεί σύμφωνα με τις οικείες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(3) «Διαχωρισμένο έρμα» είναι το υδάτινο έρμα που εισάγεται σε δεξαμενή μονίμως προορισμένη για μεταφορά έρματος ή για μεταφορά έρματος ή φορτίου, που δεν είναι πετρέλαιο ή επιβλαβείς υγρές ουσίες όπως ποικιλοτρόπως καθορίζονται στα Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως και ή όποια είναι πλήρως διαχωρισμένη από το φορτίο και το σύστημα των καυσίμων.

(4) «Πλησιέστερη ακτή» είναι ή καθοριζόμενη στον Κανονισμό I (9) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

(5) «Υγρές ουσίες» είναι εκείνες οι όποιες έχουν πίεση ατμών που δεν υπερβαίνει τα 2,8 kPa/cm², σε θερμοκρασία 37,8°C.

(6) «Επιβλαβής υγρή ουσία» είναι ουσία, που καθορίζεται στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος ή προσωρινώς θεωρούμενη σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 3 (4) ότι έμπιπτει στην Κατηγορία Α, Β, Γ ή Δ.

(7) «Ειδική περιοχή» είναι ή θαλάσσια περιοχή στην όποια διά άνεγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σε σχέσει με την ώκεανογραφική και οικολογική κατάσταση της και την Ιδιόμορφη κυκλοφοριακή της κίνηση απαιτείται ή υιοθέτηση έπιτακτικών μεθόδων για την άποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες.

Ειδικές περιοχές θά είναι:

(α) Η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας και

(β) Η περιοχή του Εδξείνου Πόντου

(8) «Περιοχή της Βαλτικής Θαλάσσης» είναι ή καθοριζόμενη στον Κανονισμό IC (1) (β) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

(9) «Περιοχή του Εδξείνου Πόντου» είναι ή καθοριζόμενη στον κανονισμό 10 (1) (γ) του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

(1) Εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θά εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην.

(2) Όταν ένα φορτίο που υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου δεξαμενοπλοίου χημικών, θά εφαρμόζονται επίσης οι οικείες απαιτήσεις του Παραρτήματος I της Συμβάσεως.

(3) Ο Κανονισμός 13 του παρόντος Παραρτήματος θά εφαρμόζεται μόνο σε πλοία που μεταφέρουν ουσίες, που είναι ταξινομημένες για τους σκοπούς του έλέγχου της άπορρίψεως στην Κατηγορία Α, Β, ή Γ.

Κανονισμός 3

Κατηγορίες και Κατάλογος των επιβλαβών υγρών ουσιών

(1) Για την εφαρμογή των Κανονισμών του παρόντος Παραρτήματος, εκτός από τον Κανονισμό 13, οι επιβλαβείς υγρές ουσίες θά κατανεμηθούν σε τέσσερις κατηγορίες ως εξής:

(α) Κατηγορία Α - Επιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν δυσisto κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στην ίσοροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως εκ τούτου για την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή άυστηρων μέτρων κατά της ρυπάνσεως.

(β) Κατηγορία Β - Επιβλαβείς υγρές ουσίες οι όποιες εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν βλάβη στην ίσοροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως εκ τούτου για την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή ειδικών μέτρων κατά της ρυπάνσεως.

(γ) Κατηγορία Γ - Επιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν μικρότερο κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν μικρότερο βλάβη στην ίσοροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως εκ τούτου για την περίπτωση τους δικαιολογείται ή εφαρμογή ειδικών συνθηκών λειτουργικότητας.

(δ) Κατηγορία Δ - Επιβλαβείς υγρές ουσίες, οι όποιες, εάν άπορριφθούν στην θάλασσα από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή άφερματισμού θά δημιουργήσουν προφανή κίνδυνο είτε στις θαλάσσιες πηγές διατροφής, είτε στην ανθρώπινη υγεία ή θά προκαλέσουν μικρή βλάβη στην ίσοροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης και ως εκ τούτου για την περίπτωση τους δικαιολογείται κάποια προσοχή στις εργασίες χειρισμών.

(2) Κατευθυντήριες οδηγίες για την χρήση της διακρίσεως σε κατηγορίες των επιβλαβών υγρών ουσιών δίνονται στο Προσάρτημα I του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ο Κατάλογος των επιβλαβών υγρών ουσιών που μεταφέρονται χύδην και που κατατάχθηκαν προσφάτως σε κατηγορίες οι όποιες υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος δίδεται στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Εάν προτείνεται να μεταφερθεί υγρή ουσία χύδην, ή όποια δεν έχει καταταγεί σε κατηγορία σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού ή έχει εκτιμηθεί όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 4 (1) του παρόντος Παραρτήματος οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως οι ενεχόμενες στην προταθείσα διαδικασία θά καθιερώσουν και θά συμφωνήσουν από κοινού μία προσωρινή εκτίμηση για την προτεινόμενη λειτουργία με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Μέχρι να γίνει πλήρης συμφωνία μεταξύ των ενεχομένων Κυβερνήσεων, ή ουσία θά μεταφερθεί με τους άσπιρότερους δρους που προτάθηκαν. Το δυνατόν ταχύτερον, αλλά όχι άργότερον από ένενήντα ήμέρες μετά την πρώτη μεταφορά, ή ένδιαφερομένη Αρχή θά γνωστοποιήσει στον Όργανισμό και θά δώσει λεπτομέρειες περί της ουσίας και της προσωρινής εκτίμησης που έγένετο για την ταχεία πληροφόρηση όλων των Μερών. Η κυβέρνηση κάθε Μέρους έντός περιόδου ένενήντα ήμερών θά πρέπει να άποστείλει τις παρατηρήσεις στον Όργανισμό για την συνέισφορά στην τελική εκτίμηση της ουσίας.

Κανονισμός 4

"Άλλες ύγρες ουσίες"

(1) Οι ουσίες που είναι στον κατάλογο του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος έχουν εκτιμηθεί και ευρεθεί ότι δεν εμπίπτουν στην Κατηγορία Α, Β, Γ και Δ, σύμφωνα με τους προσδιορισμούς του Κανονισμού 3 (1) του παρόντος Παραρτήματος, επειδή προς τό παρόν θεωρούνται ότι δεν παρουσιάζουν καμιά βλάβη στην ανθρώπινη υγεία, στον θαλάσσιο πλοίο, στην ισορροπία ή σε άλλες νόμιμες χρήσεις της θαλάσσης, όταν απορρίπτονται στην θάλασσα, από λειτουργίες καθαρισμού δεξαμενών ή αερατισμού.

(2) Η απόρριψη του υδάτος των υδροσυλλεκτών ή του έρματος ή άλλων υπολειμμάτων ή μιγμάτων που περιέχουν μόνον ουσίες του καταλόγου του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος δεν θα υπόκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η απόρριψη στην θάλασσα του καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος δεν θα υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 5

"Απόρριψη Βλαβερών Ύγρων Ουσιών"

Ουσίες Κατηγοριών Α, Β, και Γ εκτός των ειδικών περιοχών και Ουσίες Κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(1) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Α, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος ή αυτών που προσωρινώς εκτιμήθηκαν σαν τέτοιες ή υδατίνου έρματος, αποπλυμάτων δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες θα απαγορεύεται. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μίγματα πρόκειται να πλυθούν, τα κατάλοιπα θα απορρίπτονται στις εγκαταστάσεις ύποδοξης, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα στην ευκόλια ύποδοξης είναι ίση ή κάτω από την συγκέντρωση των καταλοίπων που καθορίζεται γι' αυτήν την ουσία στην στήλη III του Προσαρτήματος II του παρόντος Παραρτήματος και έως ότου αδειάσει η δεξαμενή. Με τον όρο ότι τα υπόλοιπα που παραμένουν στην δεξαμενή διαλύονται μετά από την προσθήκη ποσότητας υδάτος, τουλάχιστον ίσου προς τό 5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, επιτρέπεται η απόρριψις στην θάλασσα, όταν επιπροσθέτως πληρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

- (α) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τό πλοίο δεν είναι αυτοκινητούμενα·
- (β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισαγωγών θαλάσσης· και
- (γ) η απόρριψη γίνεται σε μία απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(2) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Β, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξιδεύει με τουλάχιστο ταχύτητα 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τό πλοίο δεν είναι αυτοκινητούμενα·
- (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απόρριψης είναι έγκριμένες από την Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτυχθήσαν από τον Όργανισμό και θα εξασφαλίζουν, ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός της απόρριψης των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα άπνερα της έλικος του πλοίου δεν υπερβαίνει τό 1 μέρος ανά εκατομμύριο·
- (γ) η μέγιστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με την μέθοδο ή όποια αναφέρεται στην υποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου, ή όποια σε καμμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ή τό 1/3.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο·
- (δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και
- (ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι λιγώτερο των 25 μέτρων.

(3) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της κατηγορίας Γ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τό πλοίο δεν είναι αυτοκινητούμενα·
- (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απόρριψης είναι έγκριμένες από την Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτυχθήσαν από τον Όργανισμό και θα εξασφαλίζουν, ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός της απόρριψης των αποβλήτων είναι τέτοιοι ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα άπνερα της έλικος του πλοίου δεν υπερβαίνει τό 10 μέρη στο εκατομμύριο·

(γ) η μέγιστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με την μέθοδο ή όποια αναφέρεται στην υποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου, ή όποια σε καμμία περίπτωση δεν θα υπερβαίνει τό 3 κυβικά μέτρα ή τό 1/1.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο.

(δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και

(ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι λιγώτερο των 25 μέτρων.

(4) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Δ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (δ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τό πλοίο δεν είναι αυτοκινητούμενα·

(β) τέτοια μίγματα έχουν συγκέντρωση, όχι μεγαλύτερη από ένα μέρος της ουσίας σε 10 μέρη υδάτος· και

(γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

(5) Μέθοδοι αερισμού έγκριμένες από την Αρχή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την απομάκρυνση των υπολοίπων του φορτίου από την δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θα βασίζονται στα πρότυπα, που καθορίστηκαν από τον Όργανισμό. Εάν ακολουθώσας πλύσιμο της δεξαμενής είναι απαραίτητο η απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων της πλύσεως θα γίνεται σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2), (3) ή (4) αυτού του Κανονισμού όποιαδήποτε έχει εφαρμογή.

(6) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών οι όποιες δεν έχουν ταξινομηθεί δεν έχουν καθορισθεί ή προσωρινώς εκτιμηθεί, σύμφωνα με τον Κανονισμό (4) (1) του παρόντος Παραρτήματος ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων, που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται.

Κατηγορίες Α, Β και Γ ουσιών εντός των Ειδικών Περιοχών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(7) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Α, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό (3) (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος ή αυτών που προσωρινώς εκτιμήθηκαν σαν τέτοιες ή υδατίνου έρματος των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται. Εάν οι δεξαμενές που περιέχουν τέτοιες ουσίες ή μίγματα πρόκειται να πλυθούν, τα υπολείμματα θα απορρίψουν στις εγκαταστάσεις ύποδοξης τις όποιες θα παρέχουν οι Χώρες που γειτνιάζουν προς την Ειδική Περιοχή, σύμφωνα με τον Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα στην ευκόλια ύποδοξης είναι ίση ή κάτω από την συγκέντρωση του υπολείμματος, που περιγράφεται, αυτήν την ουσία στην στήλη IV του Προσαρτήματος II του παρόντος Παραρτήματος και έως ότου αδειάσει η δεξαμενή. Με τον όρο ότι τό υπόλοιπο, που παραμένει στην δεξαμενή διαλύεται έκολούθως με την προσθήκη ποσότητας υδάτος τουλάχιστον ίσον προς τό 5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, μπορεί να απορριφθεί στην θάλασσα, όταν πληρούνται επίσης οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστο 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τό πλοίο δεν είναι αυτοκινητούμενα·

(β) η απόρριψη γίνεται κάτω από την ίσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισαγωγών της θαλάσσης· και

(γ) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι μικρότερο των 25 μέτρων.

(8) Η απόρριψη στην θάλασσα ουσιών της Κατηγορίας Β, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων της δεξαμενής ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) η δεξαμενή έχει καθαρισθεί μετά την εκφόρτωση με ποσότητα υδάτος όχι μικρότερη από τό 0.5 τοίς εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής και τό

κατάλοιπα έχουν απορριφθεί στην εγκατάσταση υποδοχής μέχρι ν' αδειάσει ή δεξαμενή·

- (β) το πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα·
- (γ) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απορρίψεως είναι έγκριμένες από την 'Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτύχθησαν από τον 'Οργανισμό και θα εξασφαλίζουν ότι η συγκέντρωση της ουσίας στα άπωνα της έλικας του πλοίου δεν υπερβαίνει το 1 μέρος ανά εκατομμύριο·
- (δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την Γσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών θαλάσσης· και
- (ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι λιγότερο των 25 μέτρων.

(9) 'Η απόρριψη στην θάλασσα ούσιων της κατηγορίας Γ, όπως καθορίζονται στον Κανονισμό 3 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος ή εκείνων που εκτιμήθηκαν προσωρινά σαν τέτοιες ή του υδατίνου έρματος ή των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται, εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) το πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στην περίπτωση των αυτοκινητούμενων πλοίων ή τουλάχιστον 4 κόμβων στην περίπτωση που τα πλοία δεν είναι αυτοκινητούμενα·
- (β) οι μέθοδοι και οι διατάξεις της απορρίψεως είναι έγκριμένες από την 'Αρχή. Αυτές οι μέθοδοι και οι διατάξεις θα βασίζονται στα πρότυπα που ανεπτύχθησαν από τον 'Οργανισμό και θα εξασφαλίζουν, ότι η συγκέντρωση και ο ρυθμός της απορρίψεως των αποβλήτων είναι τέτοιος ώστε η συγκέντρωση της ουσίας στα άπωνα της έλικας του πλοίου δεν υπερβαίνει το 1 μέρος στο εκατομμύριο·
- (γ) η μέγιστη ποσότητα που απορρίφθηκε από κάθε δεξαμενή και από τις σχετικές σωληνώσεις, δεν θα υπερβαίνει την μέγιστη ποσότητα που είναι έγκριμένη σύμφωνα με την μέθοδο ή οποία αναφέρεται στην υποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα υπερβαίνει το 1 κυβικό μέτρο ή το 1/3.000 της χωρητικότητας της δεξαμενής σε κυβικά μέτρα, όποιο είναι μεγαλύτερο·
- (δ) η απόρριψη γίνεται κάτω από την Γσαλο γραμμή, λαμβανομένης υπ' όψη της θέσεως των εισόδων εισαγωγών της θαλάσσης· και
- (ε) η απόρριψη γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και σε βάθος όχι λιγότερο των 25 μέτρων.

(10) Μέθοδοι άερισμού έγκριμένες από την 'Αρχή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την άποαυση των υπολοίπων του φορτίου από την δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θα βασίζονται στα πρότυπα, που καθορίστηκαν από τον 'Οργανισμό. Εάν ακολουθώσ είναι απαραίτητο πλύσιμο της δεξαμενής, η απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων της πλύσεως θα γίνεται σύμφωνα με τις παραγράφους (7), (8) ή (9) του παρόντος Κανονισμού, όποιαδήποτε έχει εφαρμογή.

(11) 'Η απόρριψη στην θάλασσα ούσιων, οι όποιες δεν έχουν ταξινομηθεί, δεν έχουν καθορισθεί προσωρινά ή δεν έχουν εκτιμηθεί, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 4 (1) του παρόντος Παραρτήματος ή του υδατίνου έρματος, των αποπλυμάτων των δεξαμενών ή άλλων καταλοίπων ή μιγμάτων, που περιέχουν τέτοιες ουσίες θ' απαγορεύεται.

(12) Καμία διάταξη του παρόντος Κανονισμού δεν θ' απαγορεύει σε πλοίο να διατηρεί στο σκάφος τα κατάλοιπα από φορτίο της Κατηγορίας Β ή Γ και να απορρίπτει αυτές τις ουσίες στην θάλασσα εντός ειδικής περιοχής σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (3) του παρόντος Κανονισμού αντίστοιχως.

- (13) (α) Οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως οι άκτες των οποίων γειτνιάζουν προς οιαδήποτε χαρακτηρισμένη ως ειδική περιοχή, θα συμφωνήσουν συλλογικά, και θα καθιερώσουν μία ήμερομηνία κατά την οποία η διάταξη του Κανονισμού 7 (1) του παρόντος Παραρτήματος θα πληροῦται και από την οποία οι άπαιτήσεις των παραγράφων (7), (8), (9) και (10) του παρόντος Κανονισμού σε σχέση με αυτήν την περιοχή θα εφαρμοσθούν και θα κοινοποιηθούν στον 'Οργανισμό την ήμερομηνία που καθορίστηκε, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από αυτήν την ήμερομηνία. 'Ο 'Οργανισμός τότε, σύντομα θα γνωστοποιήσει σ' όλα τα Μέρη αυτήν την ήμερομηνία.
- (β) Εάν η ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως είναι ενωρίτερα από την καθορισθείσα σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου, οι άπαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται κατά την διάρκεια της περιόδου που μεσολαβεί.

Κανονισμός 6

Έξαιρέσεις

Ο Κανονισμός 5 του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζεται:

- (α) στην απόρριψη στην θάλασσα των έπιβλαβών υγρών ούσιων ή μιγμάτων

περιεχόντων τέτοιες ουσίες που είναι απαραίτητες για τους σκοπούς της εξασφαλίσεως της ασφάλειας του πλοίου ή της διασώσεως της ζωής στην θάλασσα· ή

- (β) στην απόρριψη στην θάλασσα έπιβλαβών υγρών ούσιων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες προερχομένη από την βλάβη του πλοίου ή των εξαρτημάτων αυτού:
- (i) με την προϋπόθεση ότι όλες οι λογικές προφυλάξεις έχουν ληφθεί μετά από περιστατικό της βλάβης ή της άνακαλύψεως της απορρίψεως προς τον σκοπό της αποφυγής ή της μείσεως της απορρίψεως· και
- (ii) 'Εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ένήργησε είτε με την πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε άπρόσεκτα και με την γνώμη ότι θα προκαλείτο αυτή ή βλάβη· ή
- (γ) στην απόρριψη στη θάλασσα των έπιβλαβών υγρών ούσιων ή μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες, που είναι έγκριμένη από την 'Αρχή, όταν χρησιμοποιείται για την καταπολέμηση ειδικών περιστατικών ρυπάνσεως για να μειωθεί στο έλάχιστο ή ζημία από την ρύπανση. Κάθε τέτοια απόρριψη θα υπόκειται στην έγκριση της Κυβερνήσεως στην δικαιοδοσία της όποιας υπάγεται η απόρριψη που θα λάβει χώραν.

Κανονισμός 7

Έγκαταστάσεις 'Υποδοχής

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την διάθεση των εγκαταστάσεων υποδοχής σύμφωνα με τις άνάγκες των πλοίων, που χρησιμοποιούν τους λιμένες της, σταθμούς ή έπισκευαστικές βάσεις ως έξης:

- (α) λιμένες και σταθμοί φορτώσεως ή εκφορτώσεως φορτίου θα έχουν έπαρκείς εγκαταστάσεις εύκολων υποδοχής για την υποδοχή χωρίς άδικαιολόγητο καθυστέρηση των πλοίων τέτοιων καταλοίπων ή μιγμάτων που περιέχουν έπιβλαβείς υγρές ουσίες, που θα μπορούσαν να μείνουν για διάθεση από τα πλοία που τις μεταφέρουν σαν συνέπεια της εφαρμογής του παρόντος Παραρτήματος· και
- (β) λιμένες έπισκευής πλοίων που αναλαμβάνουν έπισκευές των δεξαμενών χημικών θα έχουν έπαρκείς εγκαταστάσεις εύκολων υποδοχής για την υποδοχή των καταλοίπων και των μιγμάτων που περιέχουν έπιβλαβείς υγρές ουσίες.

(2) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους θα καθορίζει τους τύπους των εγκαταστάσεων εύκολων υποδοχής που διατίθενται για τον σκοπό της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού σε κάθε λιμένα φορτώσεως και εκφορτώσεως φορτίου, σταθμόν και έπισκευαστική βάση της έπικράτειας και θα τις άνακοινώνει στον 'Οργανισμό.

(3) Κάθε Μέρος θα κοινοποιεί στον 'Οργανισμό για την μετάδοση στα ένδιαφερομένα Μέρη κάθε περίπτωση όπου οι διευκολύνσεις που άπαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο (1) θεωρούνται άνεπαρκείς.

Κανονισμός 8

Μέτρα διά των έλεγχων

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως θα διορίζει ή θα έξουσιοδοτεί έπιθεωρητάς προς τον σκοπό της εφαρμογής του παρόντος Κανονισμού.

Ούσιες Κατηγορίας Α σε όλες τις περιοχές.

- (2) (α) 'Εάν μία δεξαμενή έχει μερικώς εκφορτωθεί ή έχει εκφορτωθεί άλλα δεν έχει καθαριστεί, άνάλογη έγγραφη θα γίνει στο Βιβλίο Φορτίου.
- (β) Μέχρις ότου καθαριστεί αυτή ή δεξαμενή κάθε ακόλουθη έπιχείρηση άντλήσεως ή μεταφοράς που έκτελείται και άφορα αυτήν την δεξαμενή θα έγγραφεται στο Βιβλίο Φορτίου.
- (3) 'Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί.

(α) τα άπόβλητα από την διαδικασία πλύσεως της δεξαμενής θα απορριφθούν από το πλοίο σε εγκατάσταση υποδοχής τουλάχιστον μέχρις ότου η συγκέντρωση της ουσίας στην απόρριψη, όπως δείχνει η άνάλυση των δειγμάτων των αποβλήτων που έπληρε ο έπιθεωρητής, έχει κατέλθει στο έπίπεδο συγκεντρώσεως των καταλοίπων, που καθορίζεται για την ουσία αυτή στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος. 'Όταν έχει έπιτευχθεί η άπαιτούμενη συγκέντρωση καταλοίπων θα συνεχισθεί η απόρριψη των αποπλυμάτων στην εγκατάσταση υποδοχής μέχρι που ν' αδειάσει ή δεξαμενή. 'Ανάλογες έγγραφες αυτών των εργασιών θα γίνουν στο Βιβλίο Φορτίου και θα πιστοποιηθούν υπό του έπιθεωρητού· και

(β) μετά την διάλυση των καταλοίπων που άπομένουν στην δεξαμενή με ύδωρ ποσότητας τουλάχιστον ίσης προς το 5 τοις εκατό της χωρητικότητας της δεξαμενής, αυτό το μίγμα μπορεί να απορριφθεί στην θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (1) (α), (β) και (γ) ή 7 (α), (β) και (γ) όποιαδήποτε έχει εφαρμογή του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος. 'Ανάλογες έγγραφες αυτών των εργασιών θα γίνουν στο Βιβλίο Φορτίου.

(4) *Εάν η Κυβέρνηση Μέρους που παραλαμβάνει συμφωνεί ότι δεν είναι πρακτικώς δυνατόν να μετρηθεί ή συγκέντρωση της ουσίας στα απόβλητα, χωρίς να προκαλέσει υπερβολική καθυστέρηση στο πλοίο, το Μέρος εκείνο μπορεί να δεχθεί μία εναλλακτική μέθοδο που είναι ισοδύναμη με την υποπαράγραφο (3) (α) υπό τον όρο ότι:

- (α) έχει εγκριθεί από την 'Αρχή και ικανοποιεί εκείνο το Μέρος μία μέθοδος προκαθαρισμού γι' αυτή την δεξαμενή και την ουσία, βασισμένη στα πρότυπα που έχει αναπτύξει ο 'Οργανισμός, εις ότι αφορά το ότι αυτός ο καθαρισμός θα πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου (1) ή (7), οποιαδήποτε έχει εφαρμογή του Κανονισμού 5 του παρόντος Παραρτήματος, εν σχέσει με την επίτευξη των συγκεντρώσεων των καταλοίπων που έχουν περιγραφεί·
- (β) ένας επιθεωρητής αρμοδίας εξουσιοδοτημένος από εκείνο το Μέρος πιστοποιεί στο Βιβλίο Φορτίου ότι:
 - (i) η δεξαμενή, οι άντλίες της και το σύστημα σωληνώσεως έχουν αδειαστεί και ότι η ποσότης φορτίου που απομένει στην δεξαμενή είναι ίση ή μικρότερα από την ποσότητα, στην οποία έχει απορριφθεί ή έγκριμένη μέθοδος προπλύσεως της δεξαμενής που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (ii) της παρούσης παραγράφου·
 - (ii) η πρόπλυση έχει γίνει σύμφωνα με την διαδικασία προπλύσεως την έγκριμένη από την 'Αρχή γι' αυτή την δεξαμενή και αυτήν την ουσία· και
 - (iii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής τ' εναπομένοντα απ' αυτήν την πρόπλυση έχουν απορριφθεί σε εγκατάσταση υποδοχής και η δεξαμενή είναι αδειά·
- (γ) *Η απόρριψη στην θάλασσα των καταλοίπων που έχουν απομένει θα είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (3) (β) του παρόντος Κανονισμού και έγγνετο σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου.

Ουσίες κατηγορίας Β, έξω από τις ειδικές Περιοχές και ουσίες της Κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές.

(5) *Υπό την προϋπόθεση της έγκρίσεως μετά από παρακολούθηση, που μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία από την Κυβέρνηση του Μέρους, από τον εξουσιοδοτημένο ή διορισμένο επιθεωρητή, ο πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά μία ουσία κατηγορίας Β έξω από τις ειδικές περιοχές ή μία ουσία κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές, θα εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:

- (α) *Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, ανάλογη έγγραφη θα γίνει στο Βιβλίο Φορτίου.
- (β) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί εν πλώ:
 - (i) το σύστημα σωληνώσεως του Φορτίου που εξυπηρετεί αυτή τη δεξαμενή θα αποστραγγισθεί και σχετική έγγραφη θα γίνει στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (ii) η ποσότητα της ουσίας που παραμένει στην δεξαμενή δεν θα υπερβαίνει την μεγίστη ποσότητα, ή οποία δύναται να απορριφθεί στην θάλασσα γι' αυτή την ουσία σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 (2) (γ) του παρόντος Παραρτήματος εκτός των ειδικών περιοχών στην περίπτωση ουσιών της Κατηγορίας Β ή σύμφωνα με τους Κανονισμούς 5 (3) (γ) και 5 (9) (γ) εκτός και εντός των ειδικών περιοχών αντίστοιχως αναφορικά με την περίπτωση των ουσιών της Κατηγορίας Γ. *Ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (iii) όπου πρόκειται να απορριφθεί απομένονσα ποσότης της ουσίας στην θάλασσα θα πληρούνται οι έγκριμένες μέθοδοι και θα επιτευχθεί ή απαραίτητη διάλυση της ουσίας, ικανοποιητική γιά μία τέτοια απόρριψη. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο του Φορτίου· ή
 - (iv) όπου τ' αποπλύματα της δεξαμενής δεν απορριφθούν στην θάλασσα, εάν γίνει μία οποιαδήποτε εσωτερική μεταφορά των αποπλυμάτων δεξαμενής απ' αυτήν την δεξαμενή ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· και
 - (v) κάθε μεταγενέστερη απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων μιάς τέτοιας δεξαμενής θα γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (5) του παρόντος Παραρτήματος γιά την ανάλογη περιοχή και Κατηγορία της ουσίας.
- (γ) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί εν λιμένι:
 - (i) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα απορρίπτονται σε εγκατάσταση υποδοχής και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (ii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα παραμένουν επί του σκάφους και ανάλογη έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, ή οποία θα δηλώνει την θέση και την διάθεση των αποπλυμάτων της δεξαμενής.
- (δ) *Εάν μετά την εκφόρτωση της ουσίας της Κατηγορίας Γ εντός μιάς ειδικής περιοχής, κατάλοιπα ή αποπλύματα της δεξαμενής πρόκειται να μείνουν στο πλοίο μέχρι που το πλοίο εύρεθεί έξω από την ειδική περιοχή, ο Πλοίαρχος θα το δηλώσει με σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου

και στην περίπτωση αυτή θα εφαρμοσθούν οι μέθοδοι που καθορίζονται στον Κανονισμό 5 (3) του παρόντος Παραρτήματος.

Ουσίες Κατηγορίας Β μέσα σε Ειδικές Περιοχές.

- (6) *Υπό την προϋπόθεση της έγκρίσεως μετά από παρακολούθηση που μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία από την Κυβέρνηση του Μέρους από τον εξουσιοδοτημένο ή διορισμένο επιθεωρητή, ο Πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά μία ουσία κατηγορίας Β εντός μιάς ειδικής περιοχής, θα εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:
 - (α) *Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, μία σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (β) Μέχρις ότου καθαρισθεί αυτή η δεξαμενή κάθε μεταγενέστερη διαδικασία άντλήσεως ή μεταφοράς που γίνεται σχετικά με αυτή την δεξαμενή θα έγγραφεται επίσης στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (γ) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί, τ' απόβλητα από την πλύση της δεξαμενής, ή οποία θα περιέχει ποσότητα ύδατος, όχι μικρότερα από τ' 0.5 τοις εκατό του όλικου όγκου της δεξαμενής, θα απορριφθεί από το πλοίο σε εγκατάσταση υποδοχής μέχρις ότου αδειάσει η δεξαμενή, οι άντλίες της και οι σωληνώσεις. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (δ) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί περαιτέρω και ν' αδειάσει στην θάλασσα, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να:
 - (i) βεβαιώσει ότι οι έγκριμένες μέθοδοι οι αναφερόμενες στον Κανονισμό 5 (8) (γ) του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται και ότι έγιναν οι σχετικές έγγραφες στο Βιβλίο Φορτίου· και
 - (ii) βεβαιώσει ότι κάθε απόρριψη στην θάλασσα έγινε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 5 (8) του παρόντος Παραρτήματος και σχετική έγγραφη έγινε στο Βιβλίο Φορτίου.
 - (ε) *Εάν μετά την εκφόρτωση μιάς ουσίας της Κατηγορίας Β έξω από την ειδική περιοχή, υπολείμματα ή αποπλύματα της δεξαμενής πρόκειται να μείνουν στο πλοίο μέχρι που το πλοίο εύρεθεί έξω από την ειδική περιοχή, ο Πλοίαρχος θα το δηλώσει με μία σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου και στην περίπτωση αυτή θα εφαρμοσθούν οι μέθοδοι που εκτίθενται στον Κανονισμό 5 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

Ουσίες Κατηγορίας Δ σε όλες τις περιοχές.

(7) *Ο πλοίαρχος του πλοίου, δσον αφορά την ουσία της Κατηγορίας Δ θα πρέπει να βεβαιώνει την συμμόρφωση με τ' ακόλουθα:

- (α) *Εάν η δεξαμενή έχει εκφορτωθεί, μερικώς ή έχει εκφορτωθεί αλλά δεν έχει καθαρισθεί, σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.
- (β) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να καθαρισθεί εν πλώ:
 - (i) το σύστημα σωληνώσεως του φορτίου, που εξυπηρετεί αυτή την δεξαμενή θ' αποστραγγισθεί και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου·
 - (ii) όπου πρόκειται ν' απορριφθεί ή απομένονσα ποσότητα της ουσίας στην θάλασσα θα επιτυγχάνεται ή απαραίτητη διάλυση της ουσίας, ικανοποιητική γιά μία τέτοια απόρριψη. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (iii) όπου τ' αποπλύματα της δεξαμενής δεν απορριφθούν στην θάλασσα, εάν γίνει μία οποιαδήποτε εσωτερική μεταφορά των αποπλυμάτων δεξαμενής απ' αυτήν την δεξαμενή, σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο του Φορτίου· και
 - (iv) κάθε μεταγενέστερη απόρριψη στην θάλασσα των αποπλυμάτων μιάς τέτοιας δεξαμενής θα γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 5 (4) του παρόντος Παραρτήματος.
- (γ) *Εάν η δεξαμενή πρόκειται να πλυθεί εν λιμένι:
 - (i) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θ' απορριφθούν σε εγκατάσταση υποδοχής και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου· ή
 - (ii) τ' αποπλύματα της δεξαμενής θα παραμένουν επί του σκάφους και σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, ή οποία να δηλώνει την θέση και την διάθεση των αποπλυμάτων της δεξαμενής.

*Απόρριψη από δεξαμενή καταλοίπων

(8) Τ' υπολείμματα που παραμένουν στο πλοίο, σε μία δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων από τους υδροσυλλέκτες του άντλιοστασίου, που περιέχουν ουσία της Κατηγορίας Α ή μέσα σε ειδική περιοχή ουσία της Κατηγορίας Α ή Β θα απορριφθούν σε εγκατάσταση υποδοχής σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 5 (1), (7) ή (8) του παρόντος Παραρτήματος, οποιαδήποτε έχει εφαρμογή. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.

(9) Τ' υπολείμματα που παραμένουν στο πλοίο, στην δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων από τους υδροσυλλέκτες του άντλιοστασίου που περιέχουν μία ποσότητα της ουσίας της Κατηγορίας Β εκτός της ειδικής περιοχής ή μια ουσία της Κατηγορίας Γ σε όλες τις περιοχές, επί πλέον του συνόλου των μεγίστων

ποσοτήτων που καθορίζονται στον Κανονισμό 5 (2) (γ), 3 (γ), ή 9 (γ) του παρόντος Παραρτήματος, οποιοσδήποτε έχει εφαρμογή, θα απορριφθούν στην εγκατάσταση υποδοχής. Σχετική έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου.

Κανονισμός 9

Βιβλίο Φορτίου

(1) Κάθε πλοίο, στο οποίο το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται θα εφοδιάζεται με ένα Βιβλίο Φορτίου, το οποίο θα αποτελεί ή μέρος του ημερολογίου ή διαφορετικά, θα έχει τον τύπο που καθορίζεται στο Προσάρτημα IV του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Το Βιβλίο Φορτίου θα συμπληρώνεται δεξαμενή προς δεξαμενή, οποτεδήποτε γίνονται οι ακόλουθες εργασίες σε σχέση με την έπιπλαβή ύγρη ουσία:

- (i) φόρτωση φορτίου
- (ii) εκφόρτωση φορτίου
- (iii) μεταφορά φορτίου
- (iv) μεταφορά φορτίου, υπολειμμάτων φορτίου ή μίγματος περιεχόντων φορτίο σε μία δεξαμενή καταλοίπων
- (v) καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου
- (vi) μεταφορά από τις δεξαμενές καταλοίπων
- (vii) έρματισμός δεξαμενών φορτίου
- (viii) μεταφορά ακαθάρτου θαλασσέριματος
- (ix) απόρριψη στην θάλασσα σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Στην περίπτωση κάθε απορρίψεως του είδους που αναφέρεται στο Άρθρο 7 της παρούσης Συμβάσεως και του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος, κάθε έπιπλαβός ύγρης ουσίας ή μίγματος περιεχόντος τέτοια ουσία, είτε σκόπιμα είτε από άτυχημα, έγγραφη θα γίνεται στο Βιβλίο Φορτίου, που να αναφέρει τους λόγους και τις συνθήκες απορρίψεως.

(4) Όταν ο έπιθεωρητής ο διορισμένος ή εξουσιοδοτημένος από την Κυβέρνηση του Μέρους της Συμβάσεως για την έπιθεώρηση κάθε εργασίας σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, έχει έπιθεωρήσει το πλοίο, τότε αυτός ο έπιθεωρητής θα κάνει σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Φορτίου.

(5) Κάθε εργασία αναφερομένη στην παράγραφο (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού θα καταγράφεται πλήρως, χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Φορτίου, ούτως ώστε όλες οι έγγραφες στο Βιβλίο, οι σχετικές προς αυτήν την εργασία, να συμπληρωθούν. Κάθε έγγραφη θα υπογράφεται από τον άρμόδιο άξιωματικό ή τους άξιωματικούς τους υπευθύνους της αναφερομένης εργασίας και όταν το πλοίο είναι έπανδρωμένο, κάθε σελίδα θα υπογράφεται από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Οι έγγραφες στο Βιβλίο Φορτίου θα είναι στην έπίσημη γλώσσα του Κράτους, του οποίου το πλοίο φέρει την σημαία και για πλοία, τα οποία φέρουν Διεθνές Πιστοποιητικό γιά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από την Μεταφορά έπιπλαβών ύγρων ουσιών Χύδην (1973) στά Αγγλικά ή Γαλλικά. Οι έγγραφες στην έπίσημη γλώσσα του Κράτους, του οποίου το πλοίο φέρει την σημαία, θα έπικρατούν στην περίπτωση άμφισβητήσεως ή άσυμφωνίας.

(6) Το Βιβλίο Φορτίου θα πρέπει να διατηρείται σε τέτοιο σημείο ούτως ώστε να είναι διαθέσιμο σε κάθε στιγμή για έπιθεώρηση και πλην της περιπτώσεως πλοίων ρυμουλκωμένων χωρίς πλήρωμα, θα πρέπει να διατηρείται στο πλοίο. Θα παραμένει δε στο πλοίο για μία περίοδο δύο ετών μετά την τελευταία έγγραφη που έγινε.

(7) Η άρμόδια Αρχή της Κυβερνήσεως του Μέρους δύναται να έπιθεωρήσει το Βιβλίο Φορτίου σε κάθε πλοίο στο οποίο το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται, ενώ το πλοίο βρίσκεται εν λιμένι και δύναται να κρατήσει αντίγραφο από κάθε έγγραφη αυτού του βιβλίου και να απαιτήσει από τον Πλοίαρχο του πλοίου να πιστοποιήσει ότι το αντίγραφο είναι γνήσιο. Κάθε αντίγραφο της έγγραφης που εκδόθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να γίνει δεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν άπόδειξη των γεγονότων που αναφέρονται στην έγγραφη. Η έπιθεώρηση του Βιβλίου Φορτίου κοί ή λήψη έπικυρωμένου αντιγράφου από την άρμόδια Αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, θα έκτελείται όσον το δυνατόν γρηγορώτερα, χωρίς να προκαλείται στο πλοίο άδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 10

Έπιθεωρήσεις

(1) Τα πλοία τα ύποκείμενα στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος τα οποία μεταφέρουν τοξικές ύγρες ουσίες χύδην θα έπιθεωρούνται ως έξης:

- (α) Αρχική έπιθεώρηση πρό της θέσεως σε λειτουργία του πλοίου ή πρό της εκδόσεως για πρώτη φορά του πιστοποιητικού που απαιτείται από τον Κανονισμό 11 του παρόντος Παραρτήματος, ή οποία θα περιλαμβάνει πλήρη έπιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και του ύλικου σε όση έκταση το πλοίο καλύπτεται ύπό του παρόντος Παραρτήματος. Η έπιθεώρηση θα είναι τιαυτή ώστε να εξασφαλιζεται πλήρως ή ουμιορφωση με τις εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
- (β) Περιοδικές έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, που να μην ύπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλιζεται ότι ή κατασκευή, ο εξοπλισμός τα εξαρτήματα οι διατάξεις και τα ύλικά ουμιορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες άπαιτήσεις

σας του παρόντος Παραρτήματος. Εν τούτοις, όταν ή διάρκεια του Διεθνούς Πιστοποιητικού Αποφυγής της Ρυπάνσεως διά την μεταφορά τοξικών ύγρων ουσιών χύδην (1973) παραταθεί, ύπως καθορίζεται στον Κανονισμό 12 (2) ή (4) αυτού του Παραρτήματος, το διάστημα της περιοδικής έπιθεωρήσεως δύναται να παραταθεί άντιστοιχως.

(γ) Ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις κατά διαστήματα καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν θα ύπερβαίνουν τους τριάντα μήνες και που θα είναι τιαυτες, ώστε να εξασφαλιζεται ότι ο εξοπλισμός, οι σχετικές άντλίες και το σύστημα σωληνώσεων ουμιορφώνεται πλήρως με τις εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και εύρσκονται σε καλή κατάσταση. Η έπιθεώρηση θα όπισθολογείται στο Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την μεταφορά τοξικών ύγρων ουσιών χύδην (1973) που εκδίδεται δυνάμει του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Έπιθεωρήσεις πλοίων που όφορουν την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται όπό όργανα της Αρχής. Η Αρχή εν τούτοις δύναται να άνιθεσει τις έπιθεωρήσεις είτε σε έπιθεωρητές διορισμένους για τον σκοπό αυτό, είτε σε άνεγνωρισμένους από αυτή Αρχή. Σε κάθε περίπτωση ή ενδιαφερομένη Αρχή θα έγγυάται την πληρότητα και την άποτελεσματικότητα των έπιθεωρήσεων.

(3) Μετά από κάθε έπιθεώρηση δύναται των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού, δεν θα γίνεται ουδέμια ρυθμική μεταβολή στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή ύλικά που καλύπτονται από την έπιθεώρηση, άνευ της έγκρίσεως της Αρχής, εκτός από την κατ' εύθεια άντικατάσταση του εξοπλισμού και εξαρτημάτων με όκοπό την έπισκευή ή την συντήρηση.

Κανονισμός 11

Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην (1973) θα εκδίδεται για κάθε πλοίο που μεταφέρει τοξικές ύγρες ουσίες, το όποιο εκτελεί ταξείδια σε λιμένα ή σταθμούς πέραν της άκτης εύρισκομένου που άνήκουν στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως, μετά την έπιθεώρηση πλοίου αυτού του τύπου, δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Το Πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή, είτε από πρόσωπο ή Οργανισμό δυνάμει εξουσιοδοτημένου άπ' αυτή. Σε κάθε περίπτωση ή Αρχή θα άναλαμβάνει πλήρη εύθύνη για το Πιστοποιητικό.

(3) (α) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους δύναται, κατόπιν αίτησεως της Αρχής, να έπιθεωρήσει ένα πλοίο και άν ίκανοποιηθεί ότι ουμιορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εκδόσει ή θα εξουσιοδοτήσει την Έκδοση του Πιστοποιητικού του πλοίου, δυνάμει του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως έπιθεωρήσεως θα διαβάζεται το ταχύτερον δυνατόν στην Αρχή που ύπέβαλλε την αίτηση.

(γ) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με αυτόν τον τρόπο θα περιέχει μίαν Έκθεση του γεγονότος, ότι έχει εκδοθεί κατόπιν αίτησεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ίσχύ και θα ταυχάνει ίδιας άναγνωρίσεως ως το Πιστοποιητικό που εκδόθηκε δυνάμει της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού.

(δ) Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως, διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην, (1973) δεν θα εκδίδεται σε πλοίο που ταξιδεύει ύπό την σημαία μη Μέρους.

(4) Το Πιστοποιητικό θα συντάσσεται στην έπίσημη γλώσσα της χώρας που το εκδίδει και σε τύπο που άνταποκρίνεται με το πρότυπο, που δίδεται στο Προσάρτημα V του παρόντος Παραρτήματος. Εάν ή γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε Αγγλική ούτε Γαλλική, το κείμενο θα περιέχει μετάφραση σε μία άπ' αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 12

Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως διά την Μεταφορά τοξικών Υγρών Ουσιών Χύδην (1973) θα εκδίδεται για μία περίοδο καθορισμένη από την Αρχή, ή οποία δεν θα ύπερβαίνει τα πέντε έτη, από την ήμερομηνία εκδόσεως, πλην των περιπτώσεων που προβλέπονται στις παραγράφους (2) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Εάν το πλοίο την ήμερομηνία λήξεως του Πιστοποιητικού δεν εύρσκεται σε λιμένα ή σταθμό μακρά της ξηράς που άνήκει στην δικαιοδοσία Μέρους της Συμβάσεως, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, ή ίσχύς του πιστοποιητικού δύναται να παραταθεί από την Αρχή, αλλά ή παράταση αυτή δίδεται μόνον για να έπιτραπεί στο πλοίο να φέρει εις πέρας το ταξείδι του στο Κράτος την σημαία του οποίου φέρει ή στο όποιο πρόκειται να έπιθεωρηθεί και μόνον στις περιπτώσεις εκείνες που κρίνεται όρθό και εύλογο να γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Πιστοποιητικό που κατ' αυτόν τον τρόπο παρεάθη δεν θα ίσχύει για περίοδο

πέραν των πέντε μηνών και στο πλοίο στο οποίο εδόθη η παραταση αυτή δεν θα δικαιούται κατά την αφίξη του στο Κράτος την σημαία του όποιου φέρει ή στο λιμάνι που πρέπει να επιθεωρηθεί δυνάμει της παρατάσεως αυτής, να αποπλευρεί από τον λιμένα εκείνο ή το Κράτος άνευ της άποκτησεως νέου Πιστοποιητικού.

(4) Πιστοποιητικό, που δεν έχει παραταθεί δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, δύναται να παραταθεί από την 'Αρχή για περίοδο χάριτος μέχρι ένα μήνα από την ημερομηνία λήξεως που αναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει, εάν έχουν λάβει χώρα σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που απαιτούνται από τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος χωρίς την έγκριση της 'Αρχής, εκτός από την απ' ευθείας αντικατάσταση του εξοπλισμού ή εξαρτημάτων με σκοπό την επισκευή ή την συντήρηση ή εάν οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, όπως καθορίζονται από την 'Αρχή δυνάμει του Κανονισμού 10 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος δεν έχουν εκτελεσθεί.

(6) Πιστοποιητικό που εκδίδεται σε πλοίο, θα παύσει να ισχύει με την μεταφορά της σημαίας του πλοίου αυτού στη σημαία μιάς άλλης Χώρας, εκτός της περιπτώσεως που προβλέπεται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου στη σημαία άλλου Μέρους, το Πιστοποιητικό θα παραμείνει σε ισχύ για περίοδο μη υπερβαίνουσα τους πέντε μήνες, υπό τον όρο ότι, δεν θα έχει λήξει προ του τέλους της περιόδου εκείνης ή μέχρις ότου η 'Αρχή εκδόσει Πιστοποιητικό σε αντικατάσταση, οιοδήποτε είναι ενωρίτερον. Το ταχύτερον δυνατόν μετά την μεταφορά που έλαβε χώρα, η Κυβέρνηση του Μέρους, του οποίου το πλοίο προηγουμένως έφερε την σημαία, θα διαβιβάσει στην 'Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού, που έφερε το πλοίο πριν από την μεταφορά και εάν είναι δυνατόν αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως επιθεωρήσεως.

Κανονισμός 13

Διατάξεις για τον Περιορισμό της εξ άτυχημάτων ρυπάνσεως

(1) Η σχεδίαση, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η λειτουργία των πλοίων που μεταφέρουν τοξικές υγρές ουσίες χύδην, τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα είναι τέτοιες ώστε να περιορίζεται ή ανενεργείται απόρριψη των ουσιών αυτών στην θάλασσα.

(2) Κατά την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, θα εκδίδει ή θα προκαλεί την εκδοχή λεπτομερών απαιτήσεων για την σχεδίαση, την κατασκευή των εξοπλισμών και την λειτουργία των πλοίων αυτού του είδους.

(3) Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια χημικών, οι απαιτήσεις, οι αναφερόμενες στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις, που περιέχονται στον Κώδικα δια την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύδην, ο οποίος υιοθετήθηκε από την Συνέλευση του 'Οργανισμού στην 'Απόφαση Α (212) (VII) και όπως δύναται να τροποποιηθεί από τον 'Οργανισμό, υπό τον όρο ότι, οι τροποποιήσεις του Κώδικας εκείνου έχουν υιοθετηθεί και ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του 'Αρθρου 16 της παρούσης Συμβάσεως το σχετικό με την τροποποιητική διαδικασία Προσαρτήματος ενός Παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Κατηγορία Α. Ουσίες που είναι βιοσυσσωρευμένες και προκαλούν κίνδυνο στην υδρόβια ζωή ή στην ανθρώπινη υγεία ή οι οποίες είναι πολύ τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται σε βαθμό κινδύνου 4, που καθορίζεται σε TLm μικρότερο του 1 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι μέτριο τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 3, που καθορίζεται με TLm του 1 ή περισσότερο, αλλά μικρότερο των 10 PPM) όταν ιδιαίτερο βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Β. Ουσίες που είναι βιοσυσσωρευμένες με μία βραχεία συνοχή της τάξεως μιάς εβδομάδος ή λιγότερο ή οι οποίες δύναται να προκαλέσουν μόλυνση της θαλασσίας τροφής ή οι οποίες είναι μέτριο τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 3, που καθορίζεται με TLm του 1 PPM ή περισσότερο, αλλά λιγότερο των 10 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι ελαφρά τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται σε βαθμό Κινδύνου 2, που καθορίζεται με TLm των 10 PPM ή περισσότερο, αλλά λιγότερο από 100 PPM) όταν ιδιαίτερο βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα του κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Γ. Ουσίες που είναι ελαφρά τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται με βαθμό Κινδύνου 2, που προσδιορίζεται με TLm των 10 ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 100 PPM) και επιπροσθέτως όρισμένες ουσίες που είναι ιδιαίτερα μη τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται με Βοθμό Κινδύνου 1, που καθορίζεται σε TLm 100 PPM ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 1.000 PPM) όταν ιδιαίτερο

βάρος δίνεται σε πρόσθετους παράγοντες στην εικόνα του κινδύνου ή σε ειδικά χαρακτηριστικά της ουσίας.

Κατηγορία Δ. Ουσίες που είναι πρακτικά μη τοξικές στην υδρόβια ζωή (δπως εκφράζεται με βαθμό Κινδύνου 1, που καθορίζεται σε TLm 100 PPM ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 1.000 PPM) ή προκαλούν κατακαθήσεις που καλύπτουν τον βυθό της θάλασσας, με μεγάλο βιοχημικό απαιτούμενο οξυγόνου (BOD) ή πολύ επικίνδυνες για την ανθρώπινη υγεία με LD₅₀ λιγότερο των 5 mg/kg ή προκαλούν μέτρια μείωση της αρμονίας του χώρου λόγω χαρακτηριστικών έμμονης, όσμης, δηλητηριωδών ή διεγερτικών, που έχει σχέση πιθανώς με την χρήση των ατμών ή μετρία επιβλαβείς στην ανθρώπινη υγεία με LD₅₀ των 5 mg/kg ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 50 mg/kg και προκαλούν μικρή μείωση της αρμονίας του περιβάλλοντος.

* Άλλες υγρές ουσίες (για τους σκοπούς του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος), ουσίες που δεν ανήκουν στις άνωτέρω κατηγορίες Α, Β, Γ και Δ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΒΛΑΒΕΡΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

| Ουσία | Αριθμός Η.Ε. | Κατηγορία ρυπάνσεως για λειτουργική απόρριψη | Παραμένονσα συγκέντρωση (ποσοστό επί τοις εκατό βάρους) | | |
|---|--------------|--|---|---------------------------------|--|
| | | (Καν/σμός 3 του Παρ/τος II) | (Καν/σμός 5 (I) του Παρ/τος II) | (Καν/σμός 5 (7) του Παρ/τος II) | |
| | I | II | III εκτός ειδικών περιοχών | IV εκτός ειδικών περιοχών | |
| * Ακετολδεΐδη | 1089 | Γ | | | |
| * Οξικό οξύ | 1842 | Γ | | | |
| * Οξικός * Ανυδρίτης | 1715 | Γ | | | |
| * Ακετόνη | 1090 | Δ | | | |
| * Ακετόνη Κιανουδρίνη | 1541 | Α | 0.1 | 0.05 | |
| * Ακετυλοχλωρίδιο | 1717 | Γ | | | |
| * Ακρολεΐνη | 1092 | Α | 0.1 | 0.05 | |
| * Ακρυλικό οξύ* | — | Γ | | | |
| * Ακρυλονιτρίλιο | 1093 | Β | | | |
| Νιτρίλιο του αδιπικού οξέος | — | Δ | | | |
| Θεϊκά αλκυλοβενζόλια (μ' εθέρια έλυσο) (διακλαδομένη έλυσο) | — | Γ | | | |
| * Αλλυλική αλκοόλη | 1098 | Β | | | |
| * Αλλυλοχλωρίδιο | 1100 | Γ | | | |
| * Αλουμίνας (15% διάλυμα) | — | Δ | | | |
| * Αμινοαιθυλοβιολαμίνη ('Υδροξυεθυλοαιθυλενδιαμίνη*) | — | Δ | | | |
| * Αμμωνία (28% υδατόδης) | 1005 | Ε | | | |
| * Οξικός ίσασμυλεστήρ | 1104 | Γ | | | |
| * " νορμάλ άμυλεστήρ | 1104 | Γ | | | |
| Νορμάλ άμυλική αλκοόλη | — | Δ | | | |
| * Ανιλίνη | 1547 | Γ | | | |
| Βενζόλιο | 1114 | Γ | | | |
| Βενζυλική αλκοόλη | — | Β | | | |
| Νορμάλ οξικός βουτυλεστήρ | 1123 | Δ | | | |
| Βενζινοχλωρίδιο | 1738 | Β | | | |
| * Οξικός δευτεροταγής βουτυλεστήρ | 1124 | Δ | | | |
| Νορμάλ ακρυλικός βουτυλεστήρ | — | Δ | | | |
| Βουτυλικός Βουτυλεστήρ* | — | Β | | | |
| Μεθυλο-ακρυλικός βουτυλεστήρ | — | Δ | | | |
| Νορμάλ Βουτυλοαλδεΐδη | 1129 | Β | | | |
| Βουτυλικό οξύ | — | Β | | | |
| * Υδροξείδιο άσβεστίου (διάλυμα) | — | Δ | | | |
| Καμφορέλαιο | 1130 | Β | | | |
| Διθειάνθραξ | 1131 | Α | 0.001 | 0.005 | |
| Τετραχλωράνθραξ | 1846 | Β | | | |
| * Κουστική ποτάσσα (υδροξείδιο του Καλλίου) | 1814 | Γ | | | |
| Χλωροοξικό οξύ | 1750 | Γ | | | |
| Χλωροφόρμιο | 1888 | Β | | | |
| * Ακάθαρτη ή έμπυρική υδροπυρρήνη* | — | Δ | | | |
| Χλωροθειικό οξύ | 1754 | Γ | | | |

* Ο 'Αστερίσκος δηλώνει ότι, η ουσία έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αυτό τον κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι απαραίτητα γιό να συμπληρωθεί ή εκτίμηση των περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δέ αυτών που απειλούν τους υδροβίους οργανισμούς.

| Ουσία | I | II | III | IV | Ουσία | I | II | III | IV |
|--|-------|----|-----|------|---|------------------------|----|------|------|
| Παραχλωροτολυένη | — | B | | | Άκρυλικός έστηρ | — | Δ | | |
| Κιτρικό όξύ (10% - 25%) | — | Δ | | | Ίσοβουτυλοαλδεΐδη | 2045 | Γ | | |
| Κρεοζώτον | 1334 | A | 0.1 | 0.05 | Ίσοοκτάνιο* | — | Δ | | |
| Κρεζόλες | 2076 | A | 0.1 | 0.05 | Ίσοπεντάνιο | — | Δ | | |
| Χλωροπρένιο* | 1991 | Γ | 0.1 | 0.05 | Ίσοφουρόνη | — | Δ | | |
| Κρεζολικό όξύ | 2022 | A | 0.1 | 0.05 | Ίσοπροπυλαμίνη | 1221 | Γ | | |
| Κροτόνο αλδεΐνη | 1143 | B | | | Ίσοπροπυλο κυκλοεξάνιο | — | Δ | | |
| Κουμένιο | 1918 | Γ | | | Ίσοπρένιο | 1218 | Δ | | |
| Κυκλοεξάνιο | 1145 | Γ | | | Γαλακτικό όξύ | — | Δ | | |
| Κυκλοεξανόλη | — | Δ | | | Μεσιτυλοξείδιο* | 1229 | Γ | | |
| Κυκλοεξανόνη | 1915 | Δ | | | Όξεικός μεθυλεστήρ | 1231 | Δ | | |
| Κυκλοεξυλαμίνη* | — | Δ | | | Άκρυλικός Μεθυλεστήρ | 1919 | Γ | | |
| παρα-κουμένιο | — | | | | Μεθυλο αμυλο αλκοόλη | — | Δ | | |
| (Ίσοπροπυλο τολουόλιο)* | 2046- | Δ | | | Μεθυλο χλωρίδιο | 1593 | B | | |
| Δεκαϋδροξυναφθαλίνη | 1147 | Δ | | | 2 - Μεθυλο - 5 - αιθυλο- πυριδίνη* | — | B | | |
| Δεκένιο | — | Δ | | | Μεθυλο μεθακρυλικός έστηρ | 1247 | Δ | | |
| Διασετοναλκοόλη* | 1148 | Δ | | | 2 - μεθυλοπεντένιο* | — | Δ | | |
| Διβενζυλανθρήρ* | — | Γ | | | άλφα-μεθυ στυρένιο* | — | Δ | | |
| Διχλωροβενζόλια | 1591 | A | 0.1 | 0.05 | μονοχλωροβενζόλιο | 1134 | B | | |
| Διχλωροαιθυλοαιθρήρ | 1916 | B | | | Μονοαιθανολαμίνη | — | Δ | | |
| Μείγμα διχλωροπροπένιου διχλωροπροπινίου | 2047 | B | | | Μονοισοπροπανολαμίνη | — | Γ | | |
| Διαιθυλαμίνη | 1154 | Γ | | | Μονομεθυλο αιθανολαμίνη | — | Γ | | |
| Μείγμα Ισομερών διαιθυλοβενζολίων | 2049 | Γ | | | Μονονιτροβενζόλιο | — | Γ | | |
| Διαιθυλαιθρήρ | 1155 | Δ | | | Μονοισοπροπυλαμίνη | — | Γ | | |
| Διαιθυλενοτριαμίνη* | 2079 | Γ | | | Μορφολίνη* | 2054 | Γ | | |
| Διαιθυλενογλυκόλη | — | | | | Ναφθαλίνη (διαλυμένη από ζέστη) | 1334 | A | 0.1 | 0.05 |
| Μονοαιθυλαιθρήρ | — | Γ | | | Ναφθενικά όξέα | — | A | 0.1 | 0.05 |
| Διαιθυλοκετόνη (3- πεντανόνη) | 1156 | Δ | | | Νιτρικό όξύ (90%) | 2031/ 2032 | Γ | | |
| Διισομπουτυλένιο | 2050 | Δ | | | 2 - Νιτροπροπάνιο | — | Δ | | |
| Διισοπροπανολαμίνη | — | Γ | | | Όρθο-Νιτρο τολουόλιο | 1664 | Γ | | |
| Διισοπροπυλαμίνη | 1158 | Γ | | | Νονυλική άλκοόλη 9 άτομα C* | — | Γ | | |
| Διισοπροπυλαιθρήρ* | 1159 | Δ | | | Νονυλοφαινόλη | — | Γ | | |
| Διμεθυλαμίνη | — | | | | Νόρμαλ - όκτανόλη | — | Γ | | |
| (40% ύδατός) | 1160 | Γ | | | Άτμιζον θειικό όξύ | 1831 | Γ | | |
| Διμεθυλοαιθανολαμίνη | 2051 | Γ | | | Όξελικό όξύ | — | Δ | | |
| (2- διμεθυλαμινοαιθανόλη)* | — | | | | Πενταχλωροαιθάνιο | 1669 | B | | |
| Διμεθυφορμαμύλιο, 1, 4, διοξάνιο* | 1163 | Γ | | | Νορμάλ πεντάνιο | 1265 | Γ | | |
| Μίγματα διφαινυλο και διφαινυλοξείδιο* | — | Δ | | | Ύπερχλωροαιθυλένιο (Τετραχλωροαιθυλένιο) | 1897 | B | | |
| Δωδεκυλοβενζόλιο | — | Γ | | | Φαινόλη | 1671 | B | | |
| Έπιχλωριδρίνη | 2023 | B | | | Φωσφορικό όξύ | 1805 | Δ | | |
| Όξεικός 2-αιθυξανθου- λοεστήρ* | 1172 | Δ | | | Φώσφορος (στοιχειακός) | 1338 | A | 0.01 | 0.05 |
| Όξεικός αιθυλεστήρ | 1173 | Δ | | | Φθαλικός ανυδρίτης (τετηγμένος) | — | Γ | | |
| Άκρυλικός αιθυλεστήρ | 1917 | Δ | | | Βήτα - Προπολακτόνη* | — | B | | |
| Αιθυλαμυλκετόνη* | — | Γ | | | Προπιο αλδεΐδη | 1275 | Δ | | |
| Αιθυλοβενζόλιο | 1175 | Γ | | | Προπιονικό όξύ | 1848 | Δ | | |
| Αιθυλοκυκλοεξάνιο | — | Δ | | | Προπιονικός άνοδρίτης | — | Δ | | |
| Αιθυλοχλωροϋδρίνη (2 - Χλωροαιθανόλη) | 1135 | Δ | | | Νορμάλ - όξεικός προπυλεστήρ* | 1276 | Γ | | |
| Αιθυλοκυανουδρίνη* | — | Δ | | | Νορμάλ Προπυλική άλκοόλη | 1274 | Δ | | |
| Αιθυλοδιαμίνη | 1604 | B | | | Νορμάλ Προπυλαμίνη | 1277 | Γ | | |
| Αιθυλογλυκόλη | — | | | | Πυριδίνη | 1282 | B | | |
| Μονοαιθυλαιθρήρ | 1171 | Δ | | | Τετραχλωριούχο πυρίτιο | 1818 | Δ | | |
| 2-αιθύλ εξύλ άκρυλικός έστηρ* | — | Δ | | | Διάλυμα διχρωμικού νατρίου | — | Γ | | |
| 2 - Αιθύλ εξύλ άλκοόλη | — | Γ | | | Ύδροξείδιο του νατρίου | 1824 | Γ | | |
| Αιθυλικός έστηρ γαλα- κτικού όξeos* | 1192 | Δ | | | Διάλυμα πενταχλωροφαι- νολικού νατρίου | — | A | 0.1 | 0.05 |
| 2 - αιθυλο - 3 - προπυλοακρολείνη | — | B | | | Μονομερές του στυρενίου | 2055 | Γ | | |
| Φορμαλδεΐδη* | 1198 | Γ | | | Θειικό όξύ | 1830/ 1831/ 1832 | Γ | | |
| (37-50% διάλυση) | 1779 | Δ | | | Τειόλιοπος | — | Δ | | |
| Μυρμιγκικό όξύ | — | Γ | | | Τετρααιθυλιοϋχος | — | | | |
| Φουρφοριλδαλκοόλη | — | Δ | | | μόλυβδος | 1649 | A | 0.1 | 0.05 |
| Έπανικό όξύ* | 1783 | Γ | | | Τετρανδροφουράνιο | 2056 | Δ | | |
| Έξημεθυλενοδιαμίνη* | 1789 | Δ | | | Τετρανδρωναφθαλίνιο. | 1540 | Γ | | |
| Ύδροχλωρικό όξύ | — | | | | Τετραμεθυλοβενζόλιο | — | Δ | | |
| Ύδροφορφορικό όξύ | — | | | | Τετραμεθυλιοϋχος | — | | | |
| 40% ύδατός) | 1790 | B | | | μόλυβδος | 1649 | A | 0.1 | 0.05 |
| Ύπεροξείδιο του υδρογόνου (μεγαλύτερο από 60%) | 2015 | Γ | | | Τετραχλωριούχο τιτάνιο | 1838 | Δ | | |
| Άκρυλικός | — | Δ | | | Τολουόλιο | 1294 | Γ | | |
| Ισοβουτυλεστήρ | — | | | | Διϊσοκυανιούχο | — | | | |
| Ίσοβουτυλοαλκοόλη | 1212 | Γ | | | Τολουόλιο | 2078 | B | | |
| Ίσοβουτυλομεθυλο | — | | | | | | | | |

* Ο Άσπερίσκος δηλώνει ότι, η ουσία έχει προσωρινό συμπεριληφθεί σ' αυτό τόν κατάλογο και ότι περαιτέρω στοιχεία είναι όποριότητα για να συμπεριληφθεί ή έκτιμηση των περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δε αυτών που άπειλούν τούς υδροβίους οργανισμούς.

| Ουσίες | I | II | III | IV |
|--|------|----|-----|----|
| Τριχλωροαιθάνιο | — | Γ | | |
| Τριχλωροαιθυλένιο | 1710 | Β | | |
| Τριεθνολαμίνη | — | Δ | | |
| Τριεθυλαμίνη | 1296 | Γ | | |
| Τριμεθυλοβενζόλιο* | — | Γ | | |
| Φωσφορικό Τριτολύλιο (Τρικρεσυλφωσφάτης)* | — | Β | | |
| Τερεβινθέλαιο (ξύλο) | 1299 | Β | | |
| Όξείκος Βινυλεσθήρ | 1301 | Γ | | |
| Βινυλοχλωρίδιο | 1303 | Β | | |
| Ξυλέλια (μίγμα ίσομερών) | 1307 | Γ | | |
| Διισομπουτυλοκετόνη | 1157 | Δ | | |

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

| | |
|---|------------------------|
| Ακέτυλο νιτρίλιο (Μεθυλοκυανίδιο) | Κανονικό εξάνιο |
| Τεταρτοταγής άκυλική άλκοόλη | Λιγροίνη |
| Νορμάλ Βουτυλική άλκοόλη | Μεθυλική άλκοόλη |
| Βουτυρολακτόνη | Όξείκος μεθυλαμελεστήρ |
| Διάλυμα χλωριούχου άσβεστίου | Μεθυλοακυλο κετόνη |
| Καστορέλαιο | Γάλα |
| Χυμοί Κιτρικού όξέος | Μελάσσα |
| Κοκκόλιπος | Έλαιο έλαιών |
| Έλαιο (ύπατέλαιο βακαλάου) | Πολυπροπυλαινογλυκόλη |
| Ισοδεκυλοαλκοόλη | Όξείκος ίσοπροπυλεστήρ |
| Νορμάλ δεκυλοαλκοόλη | Ίσοπροπυλαινοαλκοόλη |
| Δέκυλο ακτυλοαλκοόλη | Προπυλαινογλυκόλη |
| Διβουτυλικός αίθήρ | Προπυλαινοξείδιο |
| Διεθανολαμίνη | Τετραμερές προπυλαίνιο |
| Διεθυλνολγυκόζη | Τριμερές προπυλαίνιο |
| Διπεντέλιο | Σορβιτόλη |
| Διπροπυλαινογλυκόζη | Θεϊο (ύγρό) |
| Αιθυλική άλκοόλη | Δεκατριόλη |
| Αιθύλειο άλκοόλη | Τριεθυλαινογλυκόλη |
| Λιπαράί άλκοόλαι (C ₁₂ - C ₂₀) | » τεραμίνη |
| Γλυκερίνη | Τριπροπυλαινογλυκόλη |
| Κανονικό επτάνιο | Υδωρ |
| Επτένιο (μίγμα ίσομερή) | Οίνος |

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ
ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Όνομα πλοίου

Μεταφορική ικανότης σέ φορτίο εκάστης
δεξαμενής σέ κυβικά μέτρα

Ταξείδι από σέ

(α) Φόρτωση φορτίου

1. Ήμερομηνία καί τόπος φορτώσεως
2. Όνομασία καί κατηγορία του φορτίου (ων) πού φορτώθηκαν
3. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού φορτώθηκαν

(β) Μεταφορά φορτίου

4. Ήμερομηνία της μεταφοράς
5. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών)
(ι) από
(ii) εις
6. Ήταν ή δεξαμενή(νές) της 5 (ι) κενή
7. Εάν όχι, άπομένουςα ποσότης

(γ) Έκφόρτωση φορτίου

8. Ήμερομηνία καί τόπος έκφορτώσεως

9. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού έκφορτώθηκαν
10. Ήταν ή δεξαμενή(νές) κενή
11. Εάν όχι, άπομένουςα ποσότης στην δεξαμενή(νές)
12. Πρόκειται νά καθαρισθεί ή δεξαμενή(νές)
13. Ποσότης πού μεταφέρθηκε στην δεξαμενή καταλοίπων.
14. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής καταλοίπων

(δ) Έρματισμός των δεξαμενών φορτίου

15. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού έρματίσθηκε
16. Ήμερομηνία καί στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη του έρματισμού

(ε) Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου
Ουσίες Κατηγορίας Α

17. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(νών) πού καθαρίσθηκε.
18. Ήμερομηνία καί τόπος καθαρισμού
19. Μέθοδος(οι) καθαρισμού
20. Τόπος των έγκαταστάσεως εύκολιών ύποδοχής καταλοίπων πού χρησιμοποιήθηκαν
21. Συγκέντρωση των άποβλήτων όταν σταμάτησε ή άπόρριψη στην έγ-κατάσταση ύποδοχής καταλοίπων.
22. Ποσότητα πού παραμένει στην δεξαμενή
23. Διαδικασία καί ποσότητα ύδατος πού είσήχθηκε στην δεξαμενή γιά τόν τελικό καθαρισμό.
24. Τόπος, ήμερομηνία άπορρίψεως στην θάλασσα.
25. Διαδικασία καί έξοπλισμός πού χρη-σιμοποιήθηκε γιά την άπόρριψη στην θάλασσα.

Ουσίες Κατηγορίας Β, Γ καί Δ

26. Διαδικασία πλύσεως πού χρησιμοποιήθηκε.
27. Ποσότητα ύδατος πού χρησιμοποιήθηκε.
28. Ήμερομηνία, τόπος της άπορρίψεως στην θάλασσα.
29. Διαδικασία καί έξοπλισμός πού χρη-σιμοποιήθηκε γιά την άπόρριψη στην θάλασσα.

Υπογραφή Πλοιάρχου

(στ) Μεταφορά ύδατινου ακαθάρτου έρματος.

30. Χαρακτηριστικά της δεξαμε-νής(νών).
31. Ήμερομηνία καί τόπος του πλοίου κατά την έναρξη της άπορρίψεως στην θάλασσα.
32. Ήμερομηνία καί τόπος του πλοίου κατά τό πέρας της άπορρίψεως στην θάλασσα.
33. Ταχύτητα(τες) του πλοίου κατά την διάρκεια της άπορρίψεως.
34. Ποσότητα πού άπορρίφθηκε στην θάλασσα.
35. Ποσότητα του ρυπανθέντος ύδατος πού μεταφέρθηκε στην δεξαμενή(νές) καταλοίπων (χαρακτηριστικά της δεξαμε-νής(νών))
36. Ήμερομηνία καί λιμένες άπορρίψεως σέ εύκολίες ύπο-

* Αστερίσκος δηλώνει ότι, ή ουσία έχει προσωρινά συμπεριληφθεί σ' αυτό τόν κατάλογο καί ότι περαιτέρω στοιχεία είναι άπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεί ή έκτίμηση των περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ιδιαίτερα δέ αυτών πού άπειλούν τούς ύδροβίους οργανισμούς.

δοχής καταλοίπων της ξηράς
(εάν υπάρχουν)

Υπογραφή Πλοιάρχου

(η) Μεταφορά από την δεξαμενή καταλοίπων/διάθεση καταλοίπων

37. Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ων) καταλοίπων.
38. Ποσότητα που διατέθηκε από κάθε δεξαμενή.
39. Μέθοδος διαθέσεως των καταλοίπων:
(α) Έγκαταστάσεις υποδοχής
(β) Αναμιγμένα με φορτίο
(γ) Μεταφορά σ' άλλη (άλλες)
δεξαμενή(νες), χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ων)
(δ) Άλλη μέθοδος
40. Ημερομηνία και λιμένες διαθέσεως των καταλοίπων.

(θ) Τυχαιά ή άλλη εξαιρετικού χαρακτήρος απόρριψη.

41. Ημερομηνία και τόπος συμβάντος.
42. Τόπος ή στίγμα του πλοίου την ώρα του συμβάντος
43. Ποσότητα κατά προσέγγιση, ονομασία και κατηγορία ουσίας.
44. Συνθήκες της απόρριψης ή της διαφυγής και γενικές παρατηρήσεις.

Υπογραφή Πλοιάρχου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΔΗΝ, 1973

(Σημείωση: Αυτό το Πιστοποιητικό θα συμπληρώνεται στην περίπτωση δεξαμενοπλοίου χημικών από το πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13 (3) του Παραρτήματος II της Συμβάσεως).

(Επίσημη σφραγίδα)

Έκδόθηκε δυνάμει των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία, 1973, κατ' εντολή της Κυβερνήσεως.

(πλήρης επίσημος προσδιορισμός της χώρας)

από
(πλήρης επίσημος προσδιορισμός του αρμοδίου άργάνου ή άργανισμου εξουσιοδοτηθέντος δυνάμει των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

| Όνομα πλοίου | Διεθνές Διακριτικό Σήμα | Λιμήν Νηολογήσεως | Όλική χωρητικότητα |
|--------------|-------------------------|-------------------|--------------------|
| | | | |

ΜΕ ΑΥΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. Ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 10 του Παραρτήματος II της Συμβάσεως.
2. Ότι η επιθεώρηση αποδεικνύει ότι, το σχέδιο, η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου είναι αυτού του τύπου, ώστε να ελαχιστοποιείται ή ανεξέλεγκτος απόρριψη στην θάλασσα τοξικών υγρών ουσιών.

3. Ότι οι ακόλουθες διατάξεις και διαδικασίες έχουν γίνει αποδεκτές από την Αρχή σε σχέση με την εφαρμογή του Κανονισμού 5 του Παραρτήματος II της Συμβάσεως:

(συνεχίζεται εις το επισυνάπτομένο φύλλο (α) υπογεγραμμένα και φέροντα κατάλληλο ήμερομηνία)

Αυτά το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι
υποκειμένο σε ενδιάμεση επιθεώρηση(σεις) κατά διάστημα

Έκδόθηκε

19.....
(Υπογραφή του αρμοδίου εξουσιοδοτημένου όργάνου που εκδίδει τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς της Αρχής)

Ενδιάμεσες Επιθεωρήσεις

Με αυτό πιστοποιείται ότι, μία ενδιάμεση επιθεώρηση απαιτείται από τάν Κανονισμό 10 (I) (γ) του Παραρτήματος II της Συμβάσεως, τό πλοίο αυτό καί ή κατάσταση του εύρέθησαν νά συμμορφούνται μέ τίς σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως.

Υπογράφηκε
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου άργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

Υπογράφηκε
(Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου όργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς Αρχής)

Δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 12 (2) καί (4) του Παραρτήματος II της Συμβάσεως ή ισχύς του παρόντος πιστοποιητικού παραινείται έως

Υπογράφηκε
(Υπογραφή του αρμοδίου εξουσιοδοτημένου άργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ
ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΝ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ Η ΕΝΤΟΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΦΟΡΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ Η ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμός 1

Εφαρμογή

- (1) Εκτός εάν άλλως ρητώς άρίζεται, οι Κανονισμοί αυτού του Παραρτήματος, εφαρμόζονται σε όλα τά πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία ή σε εμπορευματοκιβώτια ή σε φορητές δεξαμενές ή σε οδικά ή σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα.
(2) Η μεταφορά με αυτό τόν τράπο επιβλαβών ουσιών απαγορεύεται, εκτός εάν γίνεται σύμφωνα με τίς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.
(3) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως θα εκδόσει γιά συμπλήρωση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος ή θα προκαλέσει τήν έκδοση λεπτομερών απαιτήσεων γιά τήν συσκευασία τήν σήμανση καί τήν τοποθέτηση ετικετών, τήν απόδειξη δι' έγγραφών, τήν στοιβασία, τούς ποσοτικούς περιορισμούς, τίς εξαιρέσεις καί τήν ανακίνωση, γιά τήν άποφυγή ή τήν ελαχιστοποίηση της ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος από βλαβερές ουσίες.

(4) Διά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, άδεια δοχεία, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές και όδικοί και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα, τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί προηγουμένως για την μεταφορά επιβλαβών ουσιών θα εκλαμβάνονται ως επιβλαβείς ουσίες, εκτός εάν επαρκεί προφυλάξεις έχουν ληφθεί, οι οποίες να εξασφαλίζουν ότι αυτά δεν περιέχουν κατάλοιπα, που είναι επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Κανονισμός 2

Συσκευασία

Συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια φορτίου, φορητές δεξαμενές και όδικοί και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα θα είναι καταλλήλου τύπου ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος ρυπάνσεως του θαλασίου περιβάλλοντος, έχοντας υπ' όψη το ιδιαίτερο περιεχόμενό τους.

Κανονισμός 3

Σήμανση και Τοποθέτηση ετικετών

Δέματα, ανεξαρτήτως του αν φορτώνονται μεμονωμένα ή ομαδικά ή σε εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή όδικοί και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα, περιέχοντα βλαβερή ουσία, θα είναι μαρκαρισμένα ανεξίτηλα με την όρθη τεχνική ονομασία (εμπορικές ονομασίες δεν θα χρησιμοποιούνται σαν όρθη τεχνική ονομασία) και επί πλέον θα είναι μαρκαρισμένα με μία ευδιάκριτη ετικέτα ή πινακίδα διάτρητη με γράμματα, υποδεικνύουσα ότι, το περιεχόμενο είναι επιβλαβές. Ο προσδιορισμός αυτού του τύπου θα συμπληρώνεται, όταν είναι δυνατόν με άλλα μέσα, επί παραδείγματι με την χρησιμοποίηση του αριθμού των "Ηνωμένων" Έθνών.

Κανονισμός 4

Αποδεικτικά έγγραφα

(1) Σε όλα τα σχετικά έγγραφα με την μεταφορά των επιβλαβών ουσιών δια θαλάσσης, όπου ουσίες αυτού του τύπου αναφέρονται ονομαστικώς θα χρησιμοποιείται η όρθη τεχνική ονομασία των ουσιών (εμπορικά ονόματα δεν θα χρησιμοποιούνται).

(2) Τα φορτωτικά έγγραφα, που παραδίδονται από τον φορτωτή θα περιλαμβάνουν ένα πιστοποιητικό ή μία δήλωση ότι, το φορτίο που παραδόθηκε για μεταφορά είναι καταλλήλως συσκευασμένο, μαρκαρισμένο και έχουν επικολληθεί ετικέτες και είναι σε καλή κατάσταση, για μεταφορά ώστε να μειοῦνται ο κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον.

(3) Κάθε πλοίο, το οποίο μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες θα φέρει μία ειδική κατάσταση ή δηλωτικό, το οποίο θα αναφέρει τις επιβλαβείς ουσίες στο πλοίο και την θέση τους. Λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, το οποίο θα καθορίζει την θέση όλων των επιβλαβών ουσιών στο πλοίο, δύναται να χρησιμοποιηθεί, αντί αυτής της ειδικής καταστάσεως ή του δηλωτικού. Επίσης αντίγραφα των εγγράφων αυτού του τύπου θα κρατούνται στην ξηρά από τον πλοιοκτήτη ή από τους αντιπροσώπους του, έως ότου, οι επιβλαβείς ουσίες εκφορτωθούν.

(4) Σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο μεταφέρει ειδική κατάσταση ή δηλωτικό ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, το οποίο απαιτείται δια την μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων από την Ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση για την "Ασφάλεια της Ανθρωπίνης Ζωής στην Θάλασσα" τα έγγραφα που απαιτούνται δια την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, δύναται να συνδυασθούν με εκείνα των επικινδύνων εμπορευμάτων. Όταν συνδυάζονται έγγραφα, σαφής διάκριση θα γίνεται μεταξύ των επικινδύνων εμπορευμάτων και των λοιπών επιβλαβών ουσιών.

Κανονισμός 5

Στοιβάσια

Οι επιβλαβείς ουσίες θα στοιβάζονται και θα ασφλίζονται καταλλήλως ώστε να μειώνονται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο ή ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Κανονισμός 6

Ποσοτικοί περιορισμοί

Όρισμένες επιβλαβείς ουσίες, οι οποίες είναι πολύ επικίνδυνες για το θαλάσσιο περιβάλλον δύναται, για καθαρώς επιστημονικούς ή τεχνικούς λόγους, να απαγορευθεί ή μεταφορά τους ή να περιορισθεί η ποσότης ή όποια θα μεταφέρεται σε κάθε πλοίο. Όταν περιορίζεται ή ποσότητα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη το μέγεθος, η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου, καθώς επίσης και η συσκευασία και οι υπάρχουσες φυσικές ιδιότητες της ουσίας.

Κανονισμός 7

Εξαιρέσεις

(1) Απόρριψη λόγω άβαρίας των επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασία, σε εμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές και όδικοί και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα θ' απαγορεύεται, εκτός εάν είναι αναγκαία λόγω της ασφάλειας του πλοίου ή της διασώσεως ζωής στην θάλασσα.

(2) Υποκείμενα στις διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως, κατάλληλα μέτρα, βασισμένα στις φυσικές, χημικές και βιολογικές ιδιότητες των επιβλαβών ουσιών θα λαμβάνονται για να ρυθμίζουν τις απορρίψεις των υγρών καθαρισμού υπό την προϋπόθεση ότι, η συμμόρφωση με τα μέτρα αυτού του τύπου δεν θα βλάπτει την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σ' αυτό.

Κανονισμός 8

Κοινοποιήσεις

Όσον αφορά όρισμένες επιβλαβείς ουσίες, οι οποίες δύναται να καθορίζονται από την Κυβέρνηση εκάστου Μέρους της Συμβάσεως, ο πλοίαρχος ή ο Πλοιοκτήτης του πλοίου ή ο αντιπρόσωπός του θα ειδοποιεί την αρμόδια Αρχή του λιμένος περί της προθέσεώς του να φορτώσει ή να εκφορτώσει ουσίες αυτού του τύπου τουλάχιστον 24 ώρες πρό της έναρξεως των εργασιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Διά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

- (1) «Νέο πλοίο» είναι το πλοίο, για το οποίο η σύμβαση κατασκευής υπεγράφη ή ελλείψει συμβάσεως κατασκευής, η τρόπος του οποίου τοποθετήθηκε ή ευρίσκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής, κατά ή μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος· ή
- (β) η παράδοση του οποίου θα λάβει χώρα τρία ή περισσότερα έτη μετά την ήμερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος.
- (2) «Υπάρχον πλοίο» είναι το πλοίο που δεν είναι νέο.
- (3) «Λύματα» είναι:
 - (α) η αποχέτευση ή άλλα απόβλητα από κάθε τύπο όχητος των αποχωρητηρίων, ούρητηρίων και WC·
 - (β) η αποχέτευση από ιατρικό χώρο (φαρμακείο, νοσοκομείο κλπ) διά μέσου των νιπτήρων πλυσίματος, των λουτήρων και των αποχετευτικών αγωγών που ευρίσκονται σε τέτοιες·
 - (γ) η αποχέτευση από χώρους που ζουν ζώα· ή
 - (δ) λοιπά απόβλητα υδάτα, όταν αναμειγνύονται με τις αποχετεύσεις που καθορίζονται ανωτέρω.
- (4) «Δεξαμενή συγκρατήσεως» είναι η δεξαμενή, ή όποια χρησιμοποιείται δια την συγκέντρωση και απόθήκευση των λυμάτων.
- (5) «Πλησιέστερη ακτή». Ο όρος «από την πλησιέστερη ακτή» σημαίνει από την βασική γραμμή, από την οποία έχει καθιερωθεί ή μέτρηση των χωρικών υδάτων μιας επικράτειας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως που για τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως «από την πλησιέστερη ακτή» εξωθεν της βορείου-ανατολικής ακτής της Αυστραλίας θα θεωρείται από την γραμμή, που διαγράφεται από σημείο της ακτής της Αυστραλίας με

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό μέχρι του σημείου, το οποίο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος επί της ακτής της Αυστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μήκος 153°15' Ανατολικό.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

Οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται:

- (α) (i) νέα πλοία άνω των 200 κ.ο.χ·

(ii) νέα πλοία κάτω των 200 κ.ο.χ. τα οποία σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων·

Κανονισμός 4

Έκδοση Πιστοποιητικού

(iii) νέα πλοία τα οποία δεν έχουν καταμετρηθεί και τα οποία σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων και

(β) (i) υπάρχοντα πλοία άνω των 200 κ.ο.χ., 10 έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος·

(ii) υπάρχοντα πλοία κάτω των 200 κ.ο.χ. τα οποία σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων, 10 έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος· και

(iii) υπάρχοντα πλοία τα οποία δεν έχουν καταμετρηθεί και τα οποία σύμφωνα με το πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν άνω των 10 ατόμων, 10 έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Παραρτήματος

Κανονισμός 3

Επιθεωρήσεις

(1) Κάθε πλοίο, το οποίο απαιτείται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και εκτελεί ταξίδια σε λιμένες ή σε σταθμούς πέραν της άκτης, εürισκομένους εις την δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως, θα υπόκειται στις επιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) Αρχική επιθεώρηση πρό της θέσεως σε λειτουργία του πλοίου ή πρό της εκδόσεως διά πρώτη φορά του Πιστοποιητικού πού απαιτείται από τον Κανονισμό 4 του παρόντος Παραρτήματος, ή οποία θα περιλαμβάνει επιθεώρηση του πλοίου και θα είναι τέτοιου τύπου ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

(i) όταν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή εγκατάσταση θα πληρεί τις λειτουργικές απαιτήσεις, οι όποιες βασίζονται στα έπίπεδα και μεθόδους δοκιμών πού έχει αναπτύξει ο Όργανισμός·

(ii) όταν το πλοίο διαθέτει ένα σύστημα πολτοποίησης και άπαλυνσης των λυμάτων, το σύστημα αυτού του τύπου θα είναι τύπου έγκεκριμένου από την Αρχή·

(iii) όταν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με δεξαμενή συγκρατήσεως ή χωρητικότητα της δεξαμενής αυτού του τύπου θα ίκανοποιεί την Αρχή, όσον αφορά την συλλογή όλων των λυμάτων, λαμβανόμενης ύπ' όψη της λειτουργίας του πλοίου, του αριθμού των επιβαινόντων και άλλους σχετικούς παράγοντας. Η δεξαμενή συγκρατήσεως θα φέρει όπτικόν ένδεικτη πού να δεικνύει την ποσότητα των περιεχομένου της· και

(iv) ότι, το πλοίο είναι εφοδιασμένο με γραμμή σωληνώσεως ή οποία οδηγεί προς τα έξω, κατάλληλη διά την άπορριψη των λυμάτων σε εγκατάσταση ύποδοχής καταλοίπων και ότι ή γραμμή αυτού του τύπου είναι εφοδιασμένη με ένα μόνιμο σύνδεσμο συνδέσεως με την ξηρά συμμορφούμενο με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος. Η επιθεώρηση αυτή θα είναι τέτοια, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, ό εξοπλισμός τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και ύλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, αλλά μη υπερβαίνοντα τα πέντε έτη διά των οποίων θα εξασφαλίζεται ότι, ό εξοπλισμός, τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και τά ύλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος. Έν τούτοις, όταν ή διάρκεια του Διεθνούς Πιστοποιητικού διά την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) παραταθεί, όπως καθορίζεται στο Κανονισμό 7 (2) ή (4) του παρόντος Παραρτήματος, τό διάστημα της περιοδικής επιθεωρήσεως δύναται να παραταθεί αντίστοιχως.

2) Η Αρχή θα θεσπίσει κατάλληλα μέτρα διά τά πλοία, τά οποία δεν υπόκεινται στις διατάξεις της Παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού διά τά εξασφαλίσει ότι, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος πληροδνται.

(3) Επιθεωρήσεις πλοίου, οι όποιες άφορούν την τήρηση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, θα διενεργούνται υπό όργανον της Αρχής. Η Αρχή όμως δύναται να άναθεώσει τις επιθεωρήσεις, είτε σε επιθεωρητές διορισμένους γιά τόν σκοπό αυτό, είτε σε όργανισμούς άνεγνωρισμένους άπ' αυτή. Σε κάθε περίπτωση ή ένδιαφερομένη Αρχή θα έγγυαται την πληρότητα και άποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων πλήρως.

(4) Μετά από κάθε επιθεώρηση πλοίου, δύναται των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού, ούδεμία ουσιαώδης μεταβολή θα γίνεται στον εξοπλισμό εξαρτήματα, διατάξεις ή ύλικά, πού καλύπτονται από την επιθεώρηση, άνευ της έγκρίσεως της Αρχής, έκτός από την κατ' εϋθείαν άντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού ή εξαρτημάτων.

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό διά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θα εκδίδεται, μετά από επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 3 του παρόντος Παραρτήματος διά κάθε πλοίο πού εκτελεί ταξίδια σε λιμένα, ή σταθμούς μακρά της άκτης, εürισκομένους στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως.

(2) Πιστοποιητικό αυτού του τύπου θα εκδίδεται, είτε από την Αρχή είτε από οιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή όργανισμό δούντως εξουσιοδοτημένου άπ' αυτήν. Σε κάθε περίπτωση ή Αρχή θ' άναλαμβάνει πλήρη εϋθύνη διά τό Πιστοποιητικό.

Κανονισμός 5

Έκδοση Πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

(1) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Συμβάσεως δύναται, κατόπιν αίτήσεως της Αρχής, να επιθεωρήσει πλοίο και εάν ίκανοποιηθεί ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, θα εκδόσει ή θα εξουσιοδοτήσει την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού διά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από λύματα (1973) του πλοίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Αντίγραφο του Πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως της επιθεωρήσεως θα διαβιβασθεί τό ταχύτερον δυνατόν στην Αρχή πού ζήτησε την επιθεώρηση.

(3) Πιστοποιητικό πού εκδόθηκε με αυτόν τόν τρόπο, θα περιέχει δήλωση ότι, έχει εκδοθεί κατόπιν αίτήσεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα λαμβάνει την ίδια άναγνώριση όπως τό Πιστοποιητικό πού εκδόθηκε σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 του Παρόντος Παραρτήματος.

(4) Διεθνές Πιστοποιητικό διά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από λύματα (1973) δεν θα εκδίδεται σε πλοίο πού φέρει την σημαία του Κράτους, τό όποιο δεν είναι Μέρος.

Κανονισμός 6

Τύπος του Πιστοποιητικού

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θα συντάσσεται στην έπίσημη γλώσσα της χώρας, πού τό εκδίδει και σε τύπο πού άναποκρίνεται με τό πρωτότυπο πού δίδεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος. Εάν ή γλώσσα πού χρησιμοποiehκε δεν είναι ούτε Αγγλικά, ούτε Γαλλικά, τό κείμενο θα περιέχει μετάφραση σε μία άπ' αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 7

Διάρκεια του Πιστοποιητικού

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα (1973) θα εκδίδεται διά περίοδο καθοριζόμενη από την Αρχή, ή όποια δεν θα υπερβαίνει τά πέντε έτη, από την ημερομηνία της εκδόσεως, πλην της περιπτώσεως πού προβλέπεται στις παραγράφους (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Εάν τό πλοίο, κατά τόν χρόνο λήξεως του Πιστοποιητικού δεν εürίσκεται σε λιμένα ή σταθμό μακρά της άκτης, εürισκόμενο στην δικαιοδοσία του Μέρους της Συμβάσεως, του όποιου την σημαία τό πλοίο φέρει, τό Πιστοποιητικό δύναται να παραταθεί από την Αρχή, αλλά ή παράταση αυτού του είδους θα γίνεται μόνον διά να επιτραπεί στο πλοίο να εκτελέσει τό ταξίδι του προς την Χώραν της όποιας την σημαία φέρει, ή στην όποια πρόκειται να επιθεωρηθεί και μόνο στις περιπτώσεις πού θεωρείται όρθό και λογικό να γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Ούδένα Πιστοποιητικό θα παρατείνεται κατ' αυτόν τόν τρόπο διά περίοδο μεγαλύτερη των πέντε μηνών και τό πλοίο στο όποιο εδόθη παράταση αυτού του είδους, δεν θα δικαιούται κατά τόν κατάπλου του στο Κράτος του όποιου την σημαία φέρει ή στον λιμένα πού θα γίνει ή επιθεώρηση δύναται της παρατάσεως αυτής να άποκλείσει ή να έγκαταλείψει τό Κράτος, άνευ της άποκτήσεως νέου Πιστοποιητικού.

(4) Πιστοποιητικό τό όποιο δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, δύναται να παραταθεί από την Αρχή διά περίοδο χάριτος μέχρις ενός μηνός, από της ημερομηνίας λήξεως, πού άναφέρεται σ' αυτό.

(5) Πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει, εάν έχουν λάβει χώρα σημαντικές αλλαγές στον εξοπλισμό, εξαρτήματα, διατάξεις και ύλικά άνευ της έγκρίσεως της Αρχής, πλην από την άπ' εϋθείας άντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού ή εξαρτημάτων.

(6) Πιστοποιητικό τό όποιο εκδίδεται σε πλοίο, θα παύσει να ισχύει με την μεταφορά της σημαίας αυτού του πλοίου στη σημαία μιας άλλης χώρας, πλην της περιπτώσεως πού προβλέπεται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού.

(7) Κατά την μεταφορά του πλοίου στην σημαία άλλου Μέρους τό Πιστοποιητικό θα παραμείνει σε ισχύ διά περίοδο μη υπερβαίνουσα τους πέντε μήνας υπό την προϋπόθεση ότι, δεν θα έχει λήξει πρό του τέλους της περιόδου, ή μέχρις ότου ή Αρχή εκδόσει Πιστοποιητικό σε άντικατάσταση, οιοδήποτε λάβει χώρα ένωρίτερον. Εϋδώς ως είναι δυνατό μετά την μεταφορά πού έλαβε χώρα, ή Κυβέρνηση του Μέρους, του όποιου τό πλοίο έφερε την σημαία προηγουμένως, θα διαβιβάσει στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού, πού έφερε τό πλοίο πρό της μεταφοράς και εάν είναι δυνατόν αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

Κανονισμός 8

Απόρριψη των λυμάτων

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος, η απόρριψη των λυμάτων στην θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν:

- (α) το πλοίο απόρριπτει πολλαπλοποιημένα και απολυμασμένα λύματα, χρησιμοποιώντας σύστημα έγκριμένο από την Αρχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 (1) (α) σε απόσταση μεγαλύτερη των 4 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή ή τα λύματα τα οποία δεν είναι κονιοροποιημένα ή απολυμασμένα απόρριπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή υπό τον όρο ότι, σε κάθε περίπτωση τα λύματα που έχουν αποθηκευθεί σε δεξαμενές συγκρατήσεως δεν θα απόρριπτονται άκαριαώς, αλλά με αργό ρυθμό και όταν το πλοίο εύρεται εν πορεία και η ταχύτητά του δεν είναι μικρότερη των 3 μιλίων ρυθμός απόρριψεως θα εγκριθεί από την Αρχή και θα βασίζεται στα επίπεδα που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό ή
- (β) το πλοίο έχει σε λειτουργία εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, η οποία έχει εγκριθεί από την Αρχή ότι, πληροί τις λειτουργικές απαιτήσεις τις αναφερόμενες στον Κανονισμό 3 (1) (α) (i) του παρόντος Παραρτήματος και
- (i) τα αποτελέσματα των δοκιμών της εγκαταστάσεως αναγράφονται στο Διεθνές Πιστοποιητικό διά την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Λύματα (1973)
- (ii) επιπροσθέτως, η έκροθι δεν θα δημιουργεί ορατά επιπλέοντα στερεά, ούτε θα προκαλεί αποχρωματισμό των γύρω υδάτων ή
- (γ) το πλοίο εύρεται σε ύδατα της δικαιοδοσίας ενός Κράτους και απόρριπτει λύματα δυνάμει ελαστικωτέρων απαιτήσεων, οι οποίες δύναται να επιβληθούν από το Κράτος εκείνο.

(2) Όταν τα λύματα είναι αναμεμιγμένα με απόβλητα ή υδατα απόβλητων διά τα οποία υφίστανται διαφορετικές απαιτήσεις απορρίψεως, θα επιβάλλονται αυστηρότερες απαιτήσεις απορρίψεως.

Κανονισμός 9

Εξαιρέσεις

Ο Κανονισμός 8 του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζεται σε περιπτώσεις:

- (α) αναγκαστικής απορρίψεως λυμάτων με σκοπό την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων, ή διά την διάσωση ζωής εν θαλάσση ή
- (β) απορρίψεως λυμάτων συνεπεία ζημιών του πλοίου ή των συσκευών του, εφ' όσον όλες οι απαραίτητες προφυλάξεις ελήφθησαν πρό και μετά της εμφανίσεως της ζημίας προς τον σκοπό της αποφυγής ή της ελαχιστοποίησης της απορρίψεως.

Κανονισμός 10

Εγκαταστάσεις υποδοχής

(1) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως αναλαμβάνει την υποχρέωση δημιουργίας εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες και σταθμούς διά την παραλαβή των λυμάτων επάρκεις για τις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν χωρίς να προξενείται αδικαιολόγητος καθυστέρηση πλοίων.

(2) Η Κυβέρνηση κάθε μέρους της Συμβάσεως θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό προς πληροφόρηση των ενδιαφερομένων Μερών όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εγκαταστάσεις υποδοχής που προβλέπονται από τον παρόντα Κανονισμό θεωρούνται ανεπαρκείς.

Κανονισμός 11

Πρότυπος σύνδεση για τους σωλήνες απορρίψεως

Διά να καταστή δυνατόν οι σωλήνες των εγκαταστάσεων υποδοχής να συνδεθούν με τις σωληνώσεις απορρίψεως του πλοίου και οι δύο σωλήνες θα έχουν πρόσωπο σύνδεσμο απορρίψεως σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

| Περιγραφή | Διαστάσεις |
|---------------------|--|
| Εξωτερική διάμετρος | 210 χιλ. |
| Εσωτερική διάμετρος | Σύμφωνα με την εξωτερική διάμετρο του σωλήνα |

| | |
|---|---|
| Διάμετρος μήκους κοχλίων | 170 χιλ. |
| Εγκοπές στο παρεμβύσμα (φλάντζα) | 4 όπες διαμέτρου 18 χιλ. που απέχουν εξ ίσου επί του κύκλου κοχλίων, ως ανωτέρω, χαραγμένες μέχρι της περιφέρειας του παρεμβύσματος. Το πλάτος της εγκοπής θα είναι 18 χιλ. |
| Πάχος παρεμβύσματος | 16 χιλ. |
| Κοχλίες και περικόχλια: Ποσότητες και διαμέτρος | 4 κάθε μία διαμέτρου 16 χιλ. και καταλλήλου μήκους |
| Το παρεμβύσμα θα είναι σχεδιασμένο για σωλήνες μεγίστης εσωτερικής διαμέτρου 100 χιλ. και θα είναι από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό με επίπεδη επιφάνεια. Αυτό το παρεμβύσμα μαζί με μία κατάλληλη σαλαμάστρα, θα είναι κατάλληλο για πίεση λειτουργίας 6 KG/CM ² | |

Για πλοία που έχουν πλευρικό βάθος 5 μέτρων ή μικρότερο, η εσωτερική διάμετρος των σωληνών απορρίψεως δύναται να είναι 38 χιλ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ (1973)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία (1973), κατ' εντολή της Κυβερνήσεως.

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από
(πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου όργανου ή οργανισμού εξουσιοδοτηθέντος δυνάμει των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

| Όνομα πλοίου | Διεθνές Διακριτικό Σήμα | Λιμήν Νηολογήσεως | Όλικη χωρητικότητα | Αριθ. ατόμων που το πλοίο είναι έγκριμένο να φέρει. |
|--------------|-------------------------|-------------------|--------------------|---|
| | | | | |

Νέα/υπάρχον πλοίο*

Ημερομηνία συμβάσεως κατασκευής
Ημερομηνία που τοποθετήθηκε ή τροπός ή το πλοίο εύρεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής

Ημερομηνία παραδόσεως

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

(1) Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων/κονιοροποιήσεως/ δεξαμενή συγκρατήσεως* και δίκτυο απορρίψεως σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 (1) (α) (i) μέχρι (iv) του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως ως ακολούθως:

- (α) Περιγραφή της εγκαταστάσεως επεξεργασίας λυμάτων:
Τύπος της εγκαταστάσεως επεξεργασίας λυμάτων
Όνομα κατασκευαστού
Τό σύστημα επεξεργασίας λυμάτων είναι έγκριμένο από την Αρχή ότι πληροί τ' ακόλουθα επίπεδα έκροθης**
- (β) Περιγραφή της συσκευής πολλαπλοποίησης:
Τύπος του πολλαπλοποιητικού
Όνομα κατασκευαστού
Επίπεδα λυμάτων μετά την απόλυμανση
- (γ) Περιγραφή δεξαμενής συγκρατήσεως:
Συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής συγκρατήσεως M³
Θέση

* Διάγραψε κατάλληλος

** Παράμετροι πρέπει να ενσωματωθούν

(δ) Δίκτυο για την απόρριψη των λυμάτων σε εύκολια υποδοχής, εφοδιασμένο με πρότυπο σύνδεση ξηράς.

(2) Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 του Παραρτήματος IV της Διεθνούς Συμβάσεως για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από πλοία 1973, δσον αφορά την αποφυγή ρυπάνσεως από λύματα και από την επιθεώρηση προέκυψε, ότι ο εξοπλισμός του πλοίου και η κατάσταση τούτου είναι άπ' όλες τις απόψεις Ικανοποιητική και το πλοίο ανταποκρίνεται στις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως.

Αυτό το Πιστοποιητικό Ισχύει μέχρι

Έκδόθηκε
(Τόπος εκδόσεως Πιστοποιητικού)

19.....
(Υπογραφή του οργάνου που εκδίδει το Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς της Αρχής)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 7 (2) και (4) του Παραρτήματος IV της Συμβάσεως ή Ισχύς του Πιστοποιητικού παραιτείται μέχρι

Υπογράφηκε
(Υπογραφή του αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
Τόπος
Ημερομηνία

(Σφραγίς της Αρχής)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Όρισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Απορρίμματα» είναι όλα τα είδη από τρόφιμα, οικιακά και λειτουργικά υπολείμματα, εξαιρουμένων των φρέσκων ψαριών ή τμημάτων αυτών, τα οποία παράγονται κατά την διάρκεια της κανονικής λειτουργίας του πλοίου, προοριζόμενα ν' απορριφθούν συνεχώς ή περιοδικώς, πλην των ούσιων εκείνων, που καθορίζονται ή αναφέρονται σε άλλα Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.

(2) «Πλησιέστερη ακτή». Ο δρος «από την πλησιέστερη ακτή» σημαίνει από την βασική γραμμή, από την οποία έχει καθιερωθεί η μέτρηση των χωρικών υδάτων μίας επικρατείας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως που για τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως «από την πλησιέστερη ακτή» ξέωθεν της βορείου-ανατολικής ακτής της Αυστραλίας θα θεωρείται από την γραμμή που διαγράφεται από σημείο της ακτής της Αυστραλίας με

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό μέχρι του σημείου, το οποίο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από το σημείο με γεωγραφικό πλάτος 153°15' Ανατολικό.

(3) «Ειδική περιοχή» είναι η θαλάσσια περιοχή όπου, για ανθρωπιστικούς, περιβαλλοντικούς λόγους σχετικούς με τις οικονομικές και οικολογικές συνθήκες και του ιδιαίτερου χαρακτήρα της θαλάσσιας κυκλοφορίας της, απαιτείται η καθιέρωση ειδικών επιτοκτικών μεθόδων δια την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από απορρίμματα. Ειδικές περιοχές θα περιλαμβάνουν εκείνες που αναφέρονται στον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία.

Κανονισμός 3

Απόρριψη απορριμμάτων εκτός ειδικών περιοχών

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών 4, 5 και 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(α) η απόρριψη στην θάλασσα όλων των πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικώς των συνθετικών σχοινιών, συνθετικών δικτύων αλιείας και πλαστικών σάκων, απαγορεύεται

(β) η απόρριψη στην θάλασσα των περαιτέρω μνημονευμένων απορριμμάτων θα γίνεται δσον είναι πρακτικό μακρύτερα από την πλησιέστερη ακτή, αλλά σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται, εάν η απόσταση από την ξηρά είναι μικρότερη από:

(i) 25 ναυτικά μίλια δια τα προφυλακτικά στοιβασις, επενδύσεων και υλικά συσκευασίας τα οποία επιπλέουν

(ii) 12 ναυτικά μίλια δια τα υπολείμματα τροφών και δια όλα τα άλλα απορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων και προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, γυαλιών, μετάλλων, φιαλών, πλαστικών και άλλων ομοίων τύπου απορριμμάτων.

(γ) απόρριψη στην θάλασσα απορριμμάτων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (β) (ii) του παρόντος κανονισμού δύναται να επιτραπεί, όταν έχουν επεξεργασθεί από ουσκευή πολτοποιήσεως ή τριβής και θα λαμβάνει χώρα δσον τόν δυνατόν μακρύτερα από την πλησιέστερη ακτή και εις οδόμια περίπτωση οε απόσταση μικρότερη των (3) ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Απορρίμματα που έχουν πολτοποιηθεί ή αλεσθεί θα δύναται να διέλθουν μέσω πλέγματος με όπες ούχι μεγαλύτερες των 25 χιλιοστών.

(2) Όταν τα απορρίμματα είναι αναμειγμένα με άλλα απορριπτόμενα υλικά, τα οποία έχουν διαφορετικές απαιτήσεις διαθέσεως ή απορρίψεως θα εφαρμόζονται οι πλέον ούστηρες απαιτήσεις.

Κανονισμός 4

Ειδικές διατάξεις για την απόρριψη απορριμμάτων

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, απαγορεύεται η απόρριψη κάθε υλικού που ρυθμίζεται από αυτό το Παράρτημα, από τις μόνιμες ή πλωτές εξέδρες, που ασχολούνται στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση και συναφείς εργασίες του όρυκτου πλούτου του πυθμένος της θάλασσας πέραν της ακτής και άπ' όλα τα άλλα πλοία που είναι προσδεμένα σε ακτίνα 500 μέτρων από τις εξέδρες αυτού του τύπου.

(2) Η απόρριψη στην θάλασσα υπολειμμάτων τροφών, δύναται να επιτραπεί, όταν διέλθουν από ουσκευή πολτοποιήσεως, τριβής, από μόνιμες ή πλωτές εξέδρες αυτού του τύπου, οι οποίες εύρισκονται πέραν των 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή και από όλα τα άλλα πλοία, που είναι προσδεμένα ή σε ακτίνα 500 μέτρων από τις εξέδρες αυτές. Τα υπολείμματα τροφών, που έχουν πολτοποιηθεί ή αλεσθεί έτσι, θα δύναται να διέλθουν μέσω πλέγματος με όπες ούχι μεγαλύτερες των 25 χιλιοστών.

Κανονισμός 5

Απόρριψη απορριμμάτων μέσα στις ειδικές περιοχές

(1) Διά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι οι περιοχές της Μεσογείου, Βαλτικής, Ευξείνου Πόντου, Έρυθρας θαλάσσης και η περιοχή των Κόλπων που καθορίζονται ως εξής:

(α) Η περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει την Μεσόγειο θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών εντός ούτης με σύνορο μεταξύ της Μεσογείου θαλάσσης και του Ευξείνου Πόντου τόν παράλληλο 41B και οριοθετούμενης δυτικώς από τα στενά του GIBRALTAR με τόν μεσημβρινό των 3° 36' Δ.

(β) Η περιοχή της Βαλτικής Θαλάσσης σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα με τόν Κόλπο της BOTHNIA, τόν Κόλπο της FILAND και τήν είσοδο στην Βαλτική Θάλασσα, περικλειόμενη από τόν παράλληλο του SKAW οτό SKAGERRAK στίς 57° 44.8' Β

(γ) Η περιοχή του Ευξείνου Πόντου σημαίνει τόν Ευξείνο Πόντο με τόν σύνορο μεταξύ της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου, αποτελούμενο από τόν παράλληλο των 41B.

(δ) Η περιοχή της Έρυθρας Θαλάσσης σημαίνει την Έρυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τούς Κόλπους του SUEZ και της AQABA Νοτίως της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του RAS SI ANE (12° 8', 5 B - 43° 19', 6 A) και HUSN MURAD (12° 40', 4B - 43° 30', 2 A).

(ε) Η περιοχή των Κόλπων σημαίνει την θαλάσσια περιοχή που καίται βορειοδυτικώς της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του BAS AL HADD (22° 30' B - 59° 48' A) και του RAS AL FASTEH (25° 04' B - 61° 25' A).

(2) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 6 του παρόντος Παραρτήματος:

(α) απαγορεύεται η απόρριψη στην θάλασσα των κατωτέρω αναφερομένων:

(i) όλων των πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων ούχι περιοριστικώς των συνθετικών σχοινιών, συνθετικών δικτύων αλιείας και πλαστικών σάκων απορριμμάτων και

(ii) όλων των άλλων απορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, υλικών, μετάλλων, φιαλών πλαστικών, προφυλακτικών στοιβασις, υλικού επενδύσεως και συσκευασίας

(β) η απόρριψη στην θάλασσα των υπολειμμάτων τροφών θα γίνεται δσον τόν δυνατόν μακρύτερα από την πλησιέστερη ακτή, αλλά σε οιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

(3) Όταν τ' άπορρίματα είναι άναμεμιγμένα με άλλες άπορριπτόμενες ούσιες, οι όποιες έχουν διαφορετικές άπαιτήσεις διαθέσεως ή άπορρίψεως θα εφαρμόζονται οι περισσότερο αυστηρές άπαιτήσεις.

Κανονισμός 6

Έξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 3, 4 και 5 του παρόντος Παραρτήματος δέν θα εφαρμόζονται διά τήν:

(4) Έγκαταστάσεις ύποδοχής έντός των ειδικών περιοχών.

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως, τά παράλια του όποιου συνορεύουν με ειδική περιοχή, άναλαμβάνει τήν ύποχρέωση δι, τό ταχύτερον δυνατό δλοι οι λιμένες έντός της ειδικής περιοχής θα έφοδιασθούν με έπαρκείς έγκαταστάσεις ύποδοχής σύμφωνα με τόν Κανονισμό 7 του παρόντος Παραρτήματος, λαμβανομένων ύπ' όψη των ειδικών άναγκών των πλοίων, τά όποια ταξειδεύουν σε αυτές τίς περιοχές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, πού άφοράται, θα γνωστοποιεί στόν Όργανισμό όλα τά μέτρα πού λαμβάνονται σύμφωνα με τήν ύποπαράγραφο (α) του παρόντος Κανονισμού. Όταν λάβει έπαρκείς γνωστοποιήσεις ό Όργανισμός θα καθορίσει ήμερομηνία κατά τήν όποία θα εφαρμόζονται οι άπαιτήσεις αυτού του Κανονισμού διά τήν έν λόγω περιοχή. Ο Όργανισμός θα γνωστοποιήσει σε όλα τά Μέρη τήν ήμερομηνία πού όρίσθηκε με τόν τρόπο αυτό, τουλάχιστον 12 μήνες πρό της ήμερομηνίας ταύτης.

(γ) Μετά τήν ήμερομηνία πού όρίσθηκε με τόν τρόπο αυτό, τά πλοία πού καταπλέουν στους λιμένες αυτών των ειδικών περιοχών, όπου οι έγκαταστάσεις ύποδοχής αυτού του τύπου δέν είναι άκόμη διαθέσιμες, θα συμμορφώνονται πλήρως με τίς άπαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού.

(α) άπόρριψη άπορριμμάτων από πλοίο πού είναι άναγκαία διά νά εξασφαλισθεί ή ασφάλεια του πλοίου και των έπιβαινόντων ή διά τήν διάσωση άνθρώπινης ζωής στην θάλασα ή

(β) διαφυγή άπορριμμάτων συνεπεία ζημιών του πλοίου ή του εξοπλισμού του, έφ' όσον όλες οι εύλογες προφυλάξεις ελήφθησαν πρό και μετά τήν ζημία με σκοπό τήν άποφυγή ή τήν ελαχιστοποίηση της διαφυγής ή

(γ) άπώλεια συνθετικών άλιευτικών δικτυών συνεπεία άτυχήματος ή συνθετικού ύλικού διά τήν έπισκευή των, ύπό τήν προϋπόθεση δι, όλες οι εύλογες προφυλάξεις ελήφθησαν διά νά άποφευχθεί άπώλεια αυτού του είδους.

Κανονισμός 7

Έγκαταστάσεις Υποδοχής

(1) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως άναλαμβάνει τήν ύποχρέωση νά διαθέτει σε όλους του λιμένες και σταθμούς έγκαταστάσεις ύποδοχής διά τήν παραλαβή των άπορριμμάτων, έπαρκείς νά άνταποκριθούν στις άνάγκες των πλοίων, πού τίς χρησιμοποιούν, χωρίς νά προξενεί άδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοία.

(2) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως θα γνωστοποιεί στόν Όργανισμό πρός πληροφόρηση των ένδιαφερομένων Μερών, όλες τίς περιπτώσεις, κατά τίς όποιες οι έγκαταστάσεις πού προβλέπονται από τόν παρόντα Κανονισμό θεωρούνται άνεπαρκείς.

ATTACHMENT 2

**PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved.

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I*General Obligations*

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:
 - (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
 - (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.
2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.
3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II*Implementation of Annex II of the Convention*

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").
2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III*Communication of Information*

The text of Article II(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

ARTICLE IV*Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession*

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

*Signatures omitted

ARTICLE V*Entry into Force*

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI*Amendments*

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII*Denunciation*

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII*Depositary*

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").
2. The Depositary shall:
 - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;
 - (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.
3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX*Languages*

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

**MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973**

ANNEX I**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL****Regulation 1***Definitions*

Paragraphs (1) to (7) - No change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

- (8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (ii) which changes the type of the ship; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.
- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – *No change*

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – *No change*

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such

intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

- (3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- (b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.
- (c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:
 - (i) require repairs to a ship; and
 - (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

- (d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8*Duration of Certificate*

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 - No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

• *Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing*

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for

crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A*Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks*

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

(a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B*Requirements for Crude Oil Washing*

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oil-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or
 - (ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
- (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J(L_t(B + 2D))$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight and 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of " PA_c " and " PA_s " for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_c "; and
- (b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area " PA_s ".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – No change**Regulation 15**

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – No change**Regulation 18***Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers*

Paragraphs (1) to (4) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 – No change**Regulation 20**

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – No change**Appendix I – LIST OF OILS**

No change

Appendix II – FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by *(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)*

| Name of Ship | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

* Delete as appropriate

** This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

*** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

**** This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

Remarks:

Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships**

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART B OIL TANKERS***

| Carrying Capacity of Ship (m ³) | Deadweight of Ship (metric tons) | Length of Ship (m) |
|---|----------------------------------|--------------------|
| | | |

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with*
 - (b) not required to be constructed according to*
 - (c) not required to be constructed according to, but complies with* the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.
2. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with*
 - (b) not required to be constructed according to* the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13 (6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

| Tank | Volume (m ³) | Tank | Volume (m ³) |
|------|--------------------------|------|--------------------------|
| | | | |

Dedicated Clean Ballast Tanks**

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until (date) in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

| Tank | Volume (m ³) | Tank | Volume (m ³) |
|------|--------------------------|------|--------------------------|
| | | | |

Manual**

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol*

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART C EXEMPTIONS**

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between

and in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol*; or
(b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex I of the Protocol*
and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until

subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

** Delete if not applicable.

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS*

Name of ship

Distinctive numbers or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

| Tank | Volume (m ³) | Tank | Volume (m ³) |
|------|--------------------------|------|--------------------------|
| | | | |
| | | | |

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

| | | | | |
|------|--|--|--|--|
| 101. | Identity of tank(s) ballasted | | | |
| 102. | Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s) | | | |
| 103. | Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank | | | |
| 104. | Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s) | | | |
| 105. | Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed | | | |
| 106. | Quantity of clean ballast taken on board | | | |

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) Discharge of clean ballast

| | | | | |
|------|---|--|--|--|
| 107. | Identity of tank(s) | | | |
| 108. | Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility | | | |
| 109. | Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea | | | |
| 110. | Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility | | | |
| 111. | Was the ballast water checked for oil contamination before discharge? | | | |
| 112. | Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter? | | | |
| 113. | Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge? | | | |

| | | | | |
|------|--|--|--|--|
| 114. | Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading | | | |
| 115. | Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed | | | |
| 116. | Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s)) | | | |

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING**

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Voyage from to
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

NOTES: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) Crude oil washing

| | | | | |
|------|--|--|--|--|
| 201. | Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports | | | |
| 202. | Identity of tank(s) washed (see Note 1) | | | |
| 203. | Number of machines in use | | | |
| 204. | Commenced washing (a) date and time (b) ullage | | | |
| 205. | Washing pattern employed (see Note 2) | | | |
| 206. | Washing line pressure | | | |
| 207. | Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage | | | |
| 208. | Remarks | | | |

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

| | | | | |
|------|--|--|--|--|
| 209. | Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out | | | |
| 210. | Identity of tank(s) and date | | | |
| 211. | Volume of water used | | | |

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

** This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

| | | | | | |
|------|---|--|--|--|--|
| 212. | Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s)) | | | | |
|------|---|--|--|--|--|

Date of entry Officer in charge
Master

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES*

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13(2) and (3) of Annex I of the Protocol cubic metres

Voyages from to
(Port(s)) (Port(s))

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 301. | Identity of tank(s) ballasted | | | | |
| 302. | Date and position of ship when ballasted | | | | |
| 303. | Total quantity of ballast loaded in cubic metres | | | | |
| 304. | Method of calculating ballast quantity | | | | |
| 305. | Remarks | | | | |
| 306. | Date and signature of officer in charge | | | | |
| 307. | Date and signature of Master | | | | |

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

| | | | | | |
|------|---|--|--|--|--|
| 308. | Reason for re-allocation | | | | |
| 309. | Date and signature of officer in charge | | | | |
| 310. | Date and signature of Master | | | | |

(C) Ballast water discharge to reception facility

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 311. | Date and port(s) where ballast water was discharged | | | | |
| 312. | Name or designation of reception facility | | | | |
| 313. | Total quantity of ballast water discharged in cubic metres | | | | |
| 314. | Method of calculating ballast quantity | | | | |
| 315. | Date and signature of officer in charge | | | | |
| 316. | Date and signature of Master | | | | |
| 317. | Date, signature and stamp of port authority official | | | | |

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

No change

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

No change

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

No change

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

No change

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ II

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΤΟΥΣ 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973.
ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ την ούσιαστική συμβολή που μπορεί να έχει η Διεθνής Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία, 1973, στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση του εκ των πλοίων·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης της προληψίας του ελέγχου της θαλασσίας ρυπάνσεως από πλοία, ιδιαιτέρως δε δεξαμενόπλοια·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ την ανάγκη της θέσεως σε εφαρμογή των Κανονισμών για την πρόληψη της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή που περιέχονται στο Παράρτημα I της Συμβάσεως εκείνης, το δυνατόν ταχύτερον και ευρύτερον·

ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΑ ΟΜΩΣ την ανάγκη της αναβολής της εφαρμογής του Παραρτήματος II της Συμβάσεως εκείνης μέχρις ότου ώρισμένα τεχνικά προβλήματα επιλυθούν ικανοποιητικώς·

Θεωρώντας ότι αυτοί οι σκοποί μπορούν κατά τον καλύτερο τρόπο να εκπληρωθούν διά της συνάψεως Πρωτοκόλλου σχετικού προς την Διεθνή Σύμβαση 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία, 1973·

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τα κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ I

Γενικές 'Υποχρεώσεις

(1) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εφαρμόσουν τις διατάξεις.

(α) του παρόντος Πρωτοκόλλου μετά του Παραρτήματός του που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος τούτου· και

(β) της Διεθνούς Συμβάσεως 'Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία 1973 (εφεξής καλουμένης «'Η Σύμβασις» με τις τροποποιήσεις και προσθήκες σ' αυτήν που έγινοντο με το παρόν Πρωτόκολλο.

(2) Οι διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου θα αναγινώσκονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μοναδικό όργανο.

(3) Όπου γίνεται μνεία του παρόντος Πρωτοκόλλου αυτή θα θεωρείται ότι καλύπτει και το Παράρτημα τούτου.

ΑΡΘΡΟΝ II

Θέση σε εφαρμογή του Παραρτήματος II της Συμβάσεως

(1) Παρά τις διατάξεις του 'Αρθρου 14 (1) της Συμβάσεως, τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο συμφώνησαν όπως μη δεσμευθούν από τις διατάξεις του Παραρτήματος II της Συμβάσεως για χρονική περίοδο τριών ετών από της ημερομηνίας θέσεως εν ισχύι του παρόντος Πρωτοκόλλου ή για χρονική περίοδο ακόμη μεγαλύτερη σύμφωνα με απόφαση που θα πάρη η πλειοψηφία των δύο τρίτων των Συμβαλλομένων Μερών στο παρόν Πρωτόκολλο μέσα οτ' πλαίσια των εργασιών της 'Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (εφεξής καλουμένης «'Η 'Επιτροπή») του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού 'Οργανισμού (εφεξής καλουμένου «'Ο 'Οργανισμός»).

(2) Κατά την διάρκεια της χρονικής περιόδου που καθορίζεται στην παράγραφο I του παρόντος 'Αρθρου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο δεν θα έχουν υποχρέωση ούτε θα δικαιούνται να διεκδικήσουν προνόμια σύμφωνα με την Σύμβαση δσον αφορά θέματα σχετικά προς το Παράρτημα II της Συμβάσεως και όπου γίνεται μνεία περί Συμβαλλομένων Μερών στην Σύμβαση αυτή δεν θα καλύπτεται και τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο δσον αφορά θέματα σχετικά προς το Παράρτημα εκείνο.

ΑΡΘΡΟΝ III

'Ανταλλαγή Πληροφοριών

Τό κείμενο του 'Αρθρου II (1) (β) της Συμβάσεως αντικαθίσταται από τό ακόλουθο:

«'Ονομαστικό κατάλογο επιθεωρητών ή ανεγνωρισμένων 'Οργανισμών εξουσιοδοτημένων να ενεργούν για λογαριασμό τους στην άσκηση της Κυβερνητικής εξουσίας επί θεμάτων σχετικών προς την σχεδίαση, κατασκευή εξοπλισμού και λειτουργία πλοίων που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών, προς κυκλοφορία μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών για την πληροφόρηση των αρμοδίων λειτουργιών των.

'Η 'Αρχή προς τόν σκοπό αυτό θα γνωστοποιεί στον 'Οργανισμό τις ειδικές ευθύνες και προϋποθέσεις υπό τις οποίες έγινεν το ή εξουσιοδότηση των επιθεωρητών τά δνόματα των οποίων θα περιλαμβάνονται στον κατάλογο ή των ανεγνωρισμένων οργανισμών.

ΑΡΘΡΟΝ IV

'Υπογραφή, Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση και Προσχώρηση

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοικτό για υπογραφή στα Γραφεία του 'Οργανισμού από 1ης 'Ιουνίου 1978 μέχρι 31ης Μαΐου 1979 και έκκατόντα (100)

παραμένει ανοικτό για προσχώρηση.

Τά Κράτη μπορούν να γίνουν Συμβαλλόμενα Μέρη στο παρόν Πρωτόκολλο με:

(α) την υπογραφή άνευ επιφυλάξεως ως προς την Κύρωση, 'Αποδοχή ή 'Εγκριση· ή.

(β) την υπογραφή με την επιφύλαξη της κυρώσεως, αποδοχής ή έγκρίσεως, ακολουθουμένης από κύρωση, αποδοχή ή έγκριση· ή

(γ) την προσχώρηση.

(2) 'Η Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση θα έχει ισχύν με την κατάθεση του σχετικού οργάνου επικυρώσεως στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού.

ΑΡΘΡΟΝ V

Θέση εν ισχύι

Τό παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί εν ισχύι δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία δχι λιγότερα από δέκαπέντε Κράτη συνολικώς καλύπτοντα διά της 'Εμπορικής Ναυτιλίας των από τό 50% και άνω του παγκοσμίου εμπορικού στόλου είς δλικήν χωρητικότητα, θα αποτελέσουν Συμβαλλόμενα Μέρη του σύμφωνα με τό 'Αρθρο IV του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Οίοδήποτε όργανο επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση κατατεθέν μετά την ημερομηνία κατά την οποία τό παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί εν ισχύι θα έχει ισχύν τρείς μήνες μετά την ημερομηνία καταθέσεως.

(3) Μετά την ημερομηνία κατά την οποία τροποποίηση στο παρόν Πρωτόκολλο έθεωρήθη ότι έχει γίνη αποδεκτή σύμφωνα με τό 'Αρθρο 16 της Συμβάσεως, οίοδήποτε κατατιθέμενο όργανο επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση θα έχει εφαρμογή στον παρόν Πρωτόκολλο ως τούτο έτροποποιήθη.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Τροποποιήσεις

'Η διαδικασία που καθορίζεται στο 'Αρθρο 16 της Συμβάσεως εν οχέσει με τ. Τροποποιήσεις των 'Αρθρων, Παραρτήματος ή Προσαρτήματος σε Παράρτημα της Συμβάσεως θα ακολουθείται αντίστοιχως για τις Τροποποιήσεις στα 'Αρθρα, τό Παράρτημα και σε Προσάρτημα επί του Παραρτήματος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Καταγγελία

Τό παρόν Πρωτόκολλο μπορεί να καταγγελθί από όποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος σ' αυτό όποτεδήποτε μετά την συμπλήρωση έτών από την ημερομηνία που τό Πρωτόκολλο έτέθη εν ισχύι γι' αυτό τό Συμβαλλόμενο Μέρος.

(2) Καταγγελία θα έχει εφαρμογή μετά την κατάθεση οργάνου καταγγελίας στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού.

(3) Καταγγελία θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την λήψη της ανακοινώσεως της από τόν Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού ή μετά παρέλευση άλλης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που πιθανόν να δηλώνεται στην ανακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Θεματοφύλαξ

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θα κατατεθί στον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού (καλούμενον εφεξής «'Ο Θεματοφύλαξ»).

(2) 'Ο θεματοφύλαξ θα πρέπει:

(α) να πληροφορηθί όλα τά Κράτη που υπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ή προσχώρησαν σ' αυτό περί:

(i) των νέων υπογραφών ή καταθέσεων οργάνων επικυρώσεως για Κύρωση, 'Αποδοχή, 'Εγκριση ή Προσχώρηση μαζί με την ημερομηνία τους·

(ii) της ημερομηνίας θέσεως εν ισχύι του παρόντος Πρωτοκόλλου·

(iii) της καταθέσεως οίοιοδήποτε οργάνου Καταγγελίας του παρόντος Πρωτοκόλλου μαζί με την ημερομηνία λήψεώς του και την ημερομηνία κατά την οποία ή καταγγελία θέ ισχύση·

(iv) οίοιοδήποτε απόφασεως ληφθείσης σύμφωνα με τό 'Αρθρο II (1) του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(β) να μεταβιβάσει επικυρωμένο ακριβή αντίγραφο του παρόντος Πρωτοκόλλου σε όλα τά Κράτη που υπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ή προσχώρησαν σ' αυτό.

(3) Εύθως ως τό παρόν Πρωτόκολλο τεθεί εν ισχύι επικυρωμένο ακριβές αντίγραφο τούτου θα πρέπει να αποστέλλεται από τόν Θεματοφύλακα στην Γραμματεία των 'Ηνωμένων 'Εθνών για υπογραφή και δημοσίευση σύμφωνα με τό άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτου των 'Ηνωμένων 'Εθνών.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΧ

Γλώσσες

Τόν παρόν Πρωτόκολλο συντάγη εν πρωτοτύπω στήν 'Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και 'Ισπανική, κάθε κείμενο δέ από αυτά είναι εξ ίσου αυθεντικό. 'Επίσης μεταφράσεις στήν 'Αραβική, Γερμανική, 'Ιταλική και 'Ιαπωνική θα έτοιμασθούν και κατατεθούν μέ τό υπογεγραμμένο επίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογράφοντες αρμοδίως εξουσιοδοτημένοι από τις οικείες Κυβερνήσεις πρὸς τόν σκοπόν αυτόν έθεσαν τήν υπογραφή τους στο παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δεκάτην έβδομήν Φεβρουαρίου του χιλιοστού έννεακοσίου έβδομηκοστού όγδόου έτους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Κανονισμός Ι

'Ορισμοί

Παράγραφοι (1) έως (7) - Καμμία άλλαγή.

Τό υπάρχον κείμενον τής παραγράφου (8) αντικαθίσταται από τά ακόλουθα:

- (8) (α) «Μετασκευή εύρειας έκτάσεως» σημαίνει μετασκευή του υπάρχοντος πλοίου:
- ή όποία μεταβάλλει ούσιωδώς τις διαστάσεις ή τήν μεταφορική ικανότητά του· ή
 - ή όποία μεταβάλλει τόν τύπο του· ή
 - σκοπός τής όποιας κατά τήν κρίση τής 'Αρχής, είναι κυρίως ή παράταση τής ζωής του· ή
 - ή όποία άλλως μεταβάλλει τούτο κατά τέτοιο τρόπο ώστε εάν ήταν νέο να υπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, οι όποιες δέν δύνανται να έχουν εφαρμογή επ' αυτός ως υπάρχοντος πλοίου.
- (β) 'Ανεξαρτήτως τών διατάξεων τής υποπαραγράφου (α) τής παρούσης παραγράφου, μετασκευή υπάρχοντος πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω για να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος δέν θα θεωρείται, ότι συνιστά μετασκευή εύρειας έκτάσεως για τήν εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος.

Παράγραφοι (9) έως (22) - Καμμία άλλαγή.

Τό υπάρχον κείμενο τής παραγράφου (23) αντικαθίσταται μέ τ' ακόλουθα:

- (23) «'Αφορτο έκτόπισμα» σημαίνει τό έκτόπισμα ενός πλοίου σε μετρικούς τόννους χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, θαλάσσιο έρμα, γλυκό και τροφοδοτικό ύδωρ στίς δεξαμενές, αναλώσιμα υλικά, επιβάτες και πλήρωμα μέ τις άποσκευές τους.

Παράγραφοι (24) και (25) - Καμμία άλλαγή.

Οι ακόλουθοι παράγραφοι προστίθενται στο υπάρχον κείμενο:

- (26) 'Ανεξαρτήτως τών διατάξεων τής παραγράφου (6) του παρόντος Κανονισμού, για τήν εφαρμογή τών Κανονισμών 13, 13B, 13E και 18(5) του παρόντος Παραρτήματος «νέο δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο:
- για τό όποιο τό συμβόλαιο κατασκευής υπεγράφη μετά τήν 1 'Ιουνίου 1979· ή
 - έλλείψει συμβόλαιου κατασκευής, ή τρόπις του όποιου τοποθετήθηκε ή πού εδρίσκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά τήν 1 'Ιανουαρίου 1980· ή
 - ή παρδδοση του όποιου έγινε μετά τήν 1 'Ιουνίου 1982· ή
 - έχει υποστή μετασκευές εύρειας έκτάσεως:
 - για τις όποιες τό συμβόλαιο έγινε μετά τήν 1 'Ιουνίου 1979· ή
 - για τις όποιες δέν έγένετο συμβόλαιο και οι μετασκευαστικές έργασίες άρχισαν μετά τήν 1 'Ιανουαρίου 1980· ή
 - οι όποιες έπερατώθηκαν μετά τήν 1 'Ιουνίου 1982, έκτός τής περιπτώσεως δεξαμενοπλοίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) άνω τών 70.000 τόννων, ό όρισμός στήν παράγραφο (6) του παρόντος κανονισμού θα εφαρμόζεται διά τούς σκοπούς του Κανονισμού 13(1) του παρόντος Παραρτήματος.

(27) 'Ανεξαρτήτως τών διατάξεων τής παραγράφου (7) του παρόντος Κανονισμού για τούς σκοπούς τών Κανονισμών 13, 13A, 13B, 13Γ, 13Δ, και 18(6) του παρόντος Παραρτήματος «υπάρχον Δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού δέν είναι νέο κατά τόν όρισμό τής παραγράφου (26) του παρόντος Κανονισμού.

(28) «'Αργό πετρέλαιο» σημαίνει κάθε μίγμα υγρών υδρογονανθράκων πού άπαντάται σε φυσική κατάσταση στή γή, ανεξάρτητα άν επεξεργάζεται ή όχι για να καταστή κατάλληλο για μεταφορά και περιλαμβάνει:

- τό άργό πετρέλαιο από τό όποιο μπορεί να έχουν αφαιρεθεί όρισμένα κλασματικά άποστάγματα· και
- τό άργό πετρέλαιο στο όποιο μπορεί να έχουν προστεθή όρισμένα κλασματικά άποστάγματα.

(29) «Δεξαμενόπλοιο άργου πετρελαίου» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού άσχολεϊται μέ τήν μεταφορά άργου πετρελαίου.

(30) «Δεξαμενόπλοιο προϊόντων» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού άσχολεϊται μέ τήν μεταφορά πετρελαίου, άλλου εκτός του άργου πετρελαίου.

Κανονισμοί 2 και 3 - Καμμία άλλαγή

Κανονισμός 4

Τό υπάρχον κείμενο του κανονισμού 4 αντικαθίσταται από τ' ακόλουθα:

'Επιθεωρήσεις και 'Ελεγχοί

- (1) Οιοδήποτε δεξαμενόπλοιο άνω τών 150 κ.ο.χ. και οιοδήποτε πλοίο άνω τών 400 κ.ο.χ. θα υπόκειται στίς επιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:
- 'Αρχική επιθεώρηση πριν τό πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν τό Πιστοποιητικό τό άπαιτούμενο από τόν Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος έκδοθεί για πρώτη φορά, ή όποία θα περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση τής κατασκευής του, του εξοπλισμού, συστημάτων, εξαρτημάτων, διατάξεων και υλικών στήν έκταση πού τό πλοίο καλύπτεται από τό παρόν Παράρτημα. Αύτή ή επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι, ή κατασκευή, ό εξοπλισμός, τά συστήματα, τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και τά υλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τις εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
 - Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από τήν 'Αρχή, πού να μη υπερβαίνουν τά πέντε έτη και πού θα είναι τέτοιες, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, ή κατασκευή, ό εξοπλισμός, τά συστήματα, τά εξαρτήματα, οι διατάξεις και τό υλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τις άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.
 - Τουλάχιστον μία ενδιάμεση επιθεώρηση κατά τήν διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού πού θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι ό εξοπλισμός και τά σχετικά άντλητικά συστήματα και τά συστήματα σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων τών τοιούτων παρακολούθησεως και έλέγχου τής άπορρίψεως πετρελαίου, τών συστημάτων πλύσεως μέ άργό πετρέλαιο, τών συσκευών διαχωριστῶν πετρελαίου/ύδατος και συστημάτων διύλισεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τις εφαρμοστέες άπαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Στίς περιπτώσεις πού μόνο μία ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά τήν διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού, αύτή δέν θα πραγματοποιείται ένωρίτερον τών έξι μηνών πρὸ, ούτε άργότερα τών έξι μηνών μετά από τήν ήμερομηνία του μέσου τής περιόδου ισχύος του Πιστοποιητικού. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα όπισθογραφώνται στο Πιστοποιητικό πού έκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.
 - 'Η 'Αρχή θα καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων για πλοία πού δέν υπόκεινται στίς διατάξεις τής παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, για να εξασφαλίζει ότι οι εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, πληρούνται.
 - (α) 'Επιθεωρήσεις πλοίων πού άφορούν στήν ύλοποίηση τών διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται από όργανα τής 'Αρχής. 'Η 'Αρχή πάντως μπορεί να έμπιστευθεί τις επιθεωρήσεις εφε σε επιθεωρητές διορισμένους γι' αυτό τό σκοπό, εφε σε όργανισμούς άναγνωρισμένους άπ' αύτήν.
 - 'Η 'Αρχή θα θεσπίζει διατάξεις για τήν διενέργεια εκτάκτων έλέγχων κατά τήν διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού. Οι έλεγχοι αυτού του τύπου θα βεβαιώνουν ότι, τό πλοίο και ό εξοπλισμός του παραμένουν από κάθε άποψη εις ίκανοποιητική κατάσταση για τήν ύπηρεσία πού τό πλοίο προορίζεται. Αυτοί οι έλεγχοι μπορεί να πραγματοποιούνται από κρατικές ύπηρεσίες έλέγχου ή από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές ή από άναγνωρισμένους όργανισμούς ή άπ' άλλα Μέρη κατόπιν αιτήσεως τής 'Αρχής. 'Όταν ή 'Αρχή κατά τις διατάξεις τής παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, επιβάλλει ετήσιες ύποχρεωτικές επιθεωρήσεις οι άνωτέρω έκτακτοι έλεγχοι δέν θα είναι άπαραίτητοι.
 - 'Αρχή πού διορίζει επιθεωρητές ή άναγνωρισμένους όργανισμούς να εκτελούν επιθεωρήσεις και έλέγχους, όπως όρίζεται στίς υποπαραγράφους (α) και (β) τής παρούσης παραγράφου, όφείλει τουλάχιστον να εξουσιοδοτεί κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή άναγνωρισμένο όργανισμό να:

(i) απαιτεί επίσκευές σ' ένα πλοίο και

(ii) να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και ελέγχους εν ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές του λιμένος κατάπλου του πλοίου. Η Αρχή θα γνωστοποιήσει στον Όργανισμό τις ειδικές εθύνες και τις προϋποθέσεις της εξουσιοδότησεως που δίδονται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς, για την διανομή στα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου για την ενημέρωση των οργάνων τους.

(δ) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι, η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά προς τα στοιχεία του Πιστοποιητικού ή η κατάσταση του είναι τέτοια που να μη δύναιτο να ταξιδεύσει χωρίς να προξενήσει αδικαιολόγητο κίνδυνο ζημιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ο επιθεωρητής ή ο οργανισμός θα βεβαιώνει άμεσα ότι, έλαβον χώρα ενέργειες αποκατάστασεως και θα ενημερώνει εν ευνόχω χρόνο την Αρχή. Εάν οι ενέργειες διά την αποκατάσταση δεν γίνουν, τό Πιστοποιητικό δόεν όπως άποσύρεται με άμεσο ενημέρωση της Αρχής και εάν τό πλοίο εφρίσκεται σέ λιμένα άλλου Μέρους θα ειδοποιηθούν άμεσα οι άρμόδιες Αρχές του λιμένος που εφρίσκεται τό πλοίο. Όταν ένα όργανο της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ειδοποιήσει τις άρμόδιες αρχές του λιμένος προσεγγίσεως πλοίου, ή ενδιαφερομένη Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως, θα παρέχει στό όργανο αυτό, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια ή συμπάρσταση για να εκπληρώσουν τις όποχρεώσεις των σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού. Όπου τότο είναι εφαρμόσιμο, ή Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως του πλοίου θα λάβη τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται, ότι, τό πλοίο δέν θ' άποπλεύση μέριονά να ταξειδεύσει ή να άποπλεύση από τό λιμάνι για να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη έπισκευαστική βάση, χωρίς να προκαλέση άδικαιολόγητο άπειλή προσβολής του θαλασσίου περιβάλλοντος.

(ε) Σε κάθε περίπτωση, ή ενδιαφερομένη Αρχή θα έγγυατι πλήρως την πληρότητα και άποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και ελέγχων και θ' αναλαμβάνει την όποχρέωση να εξασφαλίζει τις άπαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί ή όποχρέωση αυτή.

(4) (α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται κατά τρόπον που να πληρούνται οι διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται, ότι τό πλοίο από κάθε άποψη εξακολουθή να είναι ικανό να ταξειδεύσει χωρίς να προκαλή άδικαιολόγητο άπειλή προσβολής του θαλασσίου περιβάλλοντος.

(β) Μετά τό πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου κατά την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, δέν θα γίνεται καμμία άλλαγή στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή όλικά που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την παρέμβαση της Αρχής, εκτός από την άμεση άντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

(γ) Όποτεδήποτε συμβαίνει άτύχημα σέ πλοίο ή διαπιστώνεται κάποιο ελάττωμα τό όποιο ουσιαστικά επηρεάζει τήν άκεραιότητα του πλοίου ή την άποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του τήν καλυπτομένη από τό παρόν Παράρτημα, ό Πλοίαρχος ή ό πλοιοκτήτης θ' άναφέρει στην Αρχή με πρώτη ευκαιρία, στόν αναγνωρισμένο όργανισμό ή στόν διορισμένο επιθεωρητή τόν υπέθυνο για τήν έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού, ό όποιος θ' άρχίσει έρευνα για να άποφασίσει άν ή επιθεώρηση που άπαιτείται από την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού είναι άναγκαία. Αν τό πλοίο εφρίσκεται σέ λιμένα άλλου Μέρους, ό πλοίαρχος ή ό πλοιοκτήτης θ' άναφέρει άμεσα στις άρμόδιες Αρχές του λιμένος προσεγγίσεως και ό διορισμένος επιθεωρητής ή ό αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξακριβώσει ότι, έχει γίνει άναφορά αυτού του τύπου.

Κανονισμοί 5, 6 και 7

Στό ύπάρχον κείμενο των άνωτέρω Κανονισμών, όπου γίνεται μνεία του «1973» σέ σχέση προς τό Διεθνές Πιστοποιητικό Άποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου, αυτή διαγράφεται.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

Τό ύπάρχον κείμενο του Κανονισμού 8 άντικαθίσταται ως κατωτέρω:

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό Άποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου θα εκδίδεται για περίοδο καθοριζόμενη από την Αρχή, που δέν θα υπερβαίνει τά πέντε έτη από την ήμερομηνία της έκδόσεως, υπό την προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση πετρελαιοφόρου που λειτουργεί με δεξαμενές άποκλειστικά για καθαρό έρμα, για περιορισμένη περίοδο που καθορίζεται στόν Κανονισμό 13 (9) του παρόντος Παραρτήματος, ή περίοδος ισχύος του Πιστοποιητικού δέν θα υπερβαίνει την τοιούτοτρόπως καθοριζόμενη περίοδο.

(2) Πιστοποιητικό θα παύση να ισχύει εάν έχουν γίνει σημαντικές άλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή όλικά που άπαιτούνται, χωρίς την παρέμβαση της Αρχής, εκτός από την άπ' ευθείας άντικατάσταση ενός τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτήματος ή εάν δέν έχουν έκτελεσθή οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθή από την Αρχή σύμφωνα με τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε για πλοίο θα παύση να ισχύει με τήν άλλαγή της σημαίας του πλοίου τούτου στην σημαία μιας άλλης χώρας. Νέο Πιστοποιητικό θα εκδοθή μόνον εάν ή Κυβέρνηση που εκδίδει τότο είναι άπόλυτα ικανοποιημένη ότι τό πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού 4 (4) (α) και (β) του παρόντος Παραρτήματος. Στην περίπτωση άλλαγής της σημαίας μεταξύ Κρατών Μερών εάν αιτηθή εντός τριών μηνών από της άλλαγής ή Κυβέρνηση του Μέρους του όποιου την σημαία έφερε τό πλοίο, θα μεταβιβάσει τό συντομότερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού που έφερε τό πλοίο πρό της άλλαγής και εάν είναι διαθέσιμο, αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

Κανονισμοί 9 έως 12 - Καμμία άλλαγή.

Τό ύπάρχον κείμενο του Κανονισμού 13 άντικαθίσταται από τούς άκοιούθους Κανονισμούς.

Κανονισμός 13

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος

Δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός με άργό πετρέλαιο

Υπό την άφρεση των διατάξεων των Κανονισμών 13Γ και 13Δ του παρόντος Παραρτήματος, τά πετρελαιοφόρα θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

Νέα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω:

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο άργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και κάθε νέο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, θα έφρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα συμμορφώνεται με, τις παραγράφους (2), (3) και (4) ή την παράγραφο (5) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος θα καθορίζεται έτσι, ώστε τό πλοίο να δύναται να ταξειδεύει άσφαλώς χωρίς να καταφεύγει στην χρησιμοποίηση των δεξαμενών φορτίου για θαλάσσιο έρμα πλίν των περιπτώσεων που καθορίζονται στην παράγραφο (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού. Σε όλες τις περιπτώσεις εν τούτοις, ή χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πλοίου, θα είναι τουλάχιστον τέτοια ώστε, σέ κάθε κατάσταση υπό έρμα, καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που ό πλοός γίνεται μόνον με τό φορτο εκτόπισμα σόν τό διαχωρισμένο έρμα, τά βυθίσματα και ή διαγωγή του πλοίου να μπορούν να πληρούν τις κάτωθι άπαιτήσεις:

(α) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον του πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς να υπολογίζεται όποιαδήποτε παραμόρφωση του πλοίου) δέν θα είναι μικρότερο από:

$$dm = 2.0 + 0.02 L$$

(β) τά βυθίσματα στην πρωραία και πυρναία κατακόρυφο θ' αντιστοιχούν σ' αυτά που προσδιορίζονται από τό βύθισμα στό μέσο του πλοίου (dm), όπως όρίζεται στην ύποπάργραφο (α) της παρούσης παραγράφου, ώστε τό πλοίο να έχει διαγωγή με την πρόθυνη όχι μεγαλύτερη από 0.015 L και

(γ) σέ κάθε περίπτωση τό βύθισμα στην πυρναία κάθετο να μήν είναι μικρότερο άπ' εκείνο που είναι άπαραίτητο για να επιτευχθεί ή πλήρης βύθιση της έλικας (κων) του πλοίου.

(3) Σε καμμία περίπτωση δέν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου πλίν σπανίων περιπτώσεων ταξιδιών, που οι καιρικές συνθήκες είναι τόσον δυσμενείς, ώστε κατά την γνώμη του πλοίαρχου, είναι άναγκαίο να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου για τήν άσφάλεια του πλοίου. Τό πρόσθετο θαλάσσερμα αυτής της περιπτώσεως θα διοχετεύεται και θα άπορρίπτεται σύμφωνα με τόν Κανονισμό (9) του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του κανονισμού (15) του παρόντος Παραρτήματος σχετική δέ έγγραφη θα γίνεται στό βιβλίο Πετρελαίου που άναφέρεται στόν Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Στην περίπτωση νέων δεξαμενοπλοίων άργού πετρελαίου τό πρόσθετο έρμα που επιτρέπεται να τοποθετηθεί σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, θα μεταφέρεται σέ δεξαμενές φορτίου μόνον έφ' όσον έχουν πλυθή με άργό πετρέλαιο σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13B του παρόντος Παραρτήματος πρό της άναχωρήσεως από τόν λιμένα ή τεματικό σταθμό έκφορτώσεως.

(5) Άνεξαρτήτως των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού οι κατάστασεις διαχωρισμένου έρματος πετρελαιοφόρων μήκους μικρότερου των 150 μέτρων θα ικανοποιούν την Αρχή.

(6) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο άργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω, θα είναι εξοπλισμένο με σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργό πετρέλαιο. Η Αρχή θ' αναλάβει να εξασφαλίζει ότι, τό σύστημα πληροί τις άπαιτήσεις του κανονισμού 13B του παρόντος Παραρτήματος, σέ χρονικό διάστημα ενός έτους έφ' ότου τό πετρελαιοφόρο τό πρώτον άρχισε να μεταφέρει άργό πετρέλαιο ή στό τέλος του τρίτου ταξιδιού μεταφοράς άργού πετρελαίου κατάλληλου για καθαρισμό με άργό πετρέλαιο, ολονδήποτε είναι άργότερον. Εκτός εάν τό πετρελαιοφόρο μεταφέρει άργό πετρέλαιο που δέν είναι κατάλληλο για τόν καθαρισμό με άργό πετρέλαιο, τότε θα χρησιμοποιεί τό σύστημα σύμφωνα με τις άπαιτήσεις του Κανονισμού εκείνου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια άργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόννων και άνω.

(7) Υπό την άφρεση των διατάξεων των παραγράφων (8) και (9) του παρόντος Κανονισμού κάθε ύπάρχον πετρελαιοφόρο άργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα έφρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα

συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα άργού πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμού δύνανται, αντί να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13B του παρόντος Παραρτήματος, εκτός αν το πετρελαιοφόρο άργού πετρελαίου προορίζεται να μεταφέρει άργο πετρέλαιο που δεν είναι κατάλληλο για καθαρισμό.

(9) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα άργού πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) ή (8) του παρόντος Κανονισμού δύνανται, αντί να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με άργο πετρέλαιο, να λειτουργούν με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος για την ακόλουθη περίοδο:

- (α) για πετρελαιοφόρα άργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων και άνω, έως δύο έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου και
- (β) για πετρελαιοφόρα άργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω αλλά κάτω των 70.000 τόννων, έως τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω

(10) Από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού ή εναλλακτικά, θα λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13A του παρόντος Παραρτήματος.

Μεταχειρίσις πετρελαιοφόρου ως τοιούτου με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο που δεν απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με την παράγραφο (1), (7) ή (10) του παρόντος Κανονισμού δύνανται να τύχει μεταχειρίσεως σαν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) ή της παραγράφου (5) αναλόγως της περιπτώσεώς του, του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 13Α

Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα (C.B.T.)

(1) Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13 (9) ή (10) του παρόντος Παραρτήματος, θα έχει επαρκή χωρητικότητα δεξαμενών, αποκλειστικά για την μεταφορά καθαρού έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (16) του παρόντος Παραρτήματος εις τρόπον ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του Καν. 13 (2) και (3) του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Οι διατάξεις και οι λειτουργικές διαδικασίες των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις «περί προδιαγραφών για δεξαμενόπλοια με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα» που υιοθετήθηκαν από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την Αποφυγή Ρυπάνσεως 1978, με την Απόφαση 14, καθώς και των αναθεωρήσεών των που δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Όργανισμό.

(3) Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι εφοδιασμένο με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, εγκεκριμένο από την Αρχή βάσει προδιαγραφών που συνιστάται από τον Όργανισμό,* που να επιτρέπει τον έλεγχο της περιεκτικότητας σε πετρέλαιο του υδατινού έρματος που απορρίπτεται. Ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου θα τοποθετείται πρό της πρώτης προγραμματισμένης έπισκέψεως του δεξαμενόπλοιου σε ναυπηγείο, μετά την θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Μέχρι τότε και λαμβανομένου υπόψη ότι ο μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου είναι εγκατεστημένος, θα πρέπει άμεσα, πρό της απορρίψεως του θαλασσέρματος να γίνεται επιβεβαίωση κατόπιν ελέγχου ότι στις δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικά για την παραλαβήν θαλασσέρματος δεν έλαβε χώρα ανάμειξη με πετρέλαιο.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι εφοδιασμένο με:

- (α) έγχειριδιο λειτουργίας δεξαμενών αποκλειστικά για καθαρό έρμα, που θα περιέχει λεπτομέρειες του συστήματος και οδηγίες για τον τρόπο λειτουργίας του. Το έγχειριδιο αυτού του τύπου θα ικανοποιεί την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που επηρεάζει το σύστημα των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα, το έγχειριδιο λειτουργίας θα αναθεωρηθεί ανάλογα και

(β) Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος, όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 1 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα θα επισυνάπτεται μονίμως στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13B

Απαιτήσεις για τον καθαρισμό με άργο πετρέλαιο

(1) Κάθε σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο που απαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 (6) και (8) του παρόντος Παραρτήματος θα πληροί τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η εγκατάσταση πλύσεως με άργο πετρέλαιο και τα συναφή μηχανήματα και διατάξεις θα πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Αυτές οι απαιτήσεις θα περιέχουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για την Σχεδίαση, Λειτουργία και Έλεγχο των συστημάτων πλύσεως με Άργο Πετρέλαιο που υιοθετήθηκαν από την Διεθνή Διάσκεψη περί Ασφάλειας των Πετρελαιοφόρων και Αποφυγή Ρυπάνσεως, 1978 με την Απόφαση 15, καθώς και των αναθεωρήσεων που δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Όργανισμό.

(3) Σύστημα διοχετεύσεως αδρανούς αέριου θα υπάρχει σε κάθε δεξαμενή φορτίου και δεξαμενή καταλοίπων (SLOP TANK) σύμφωνα με τους οικείους Κανονισμούς του Κεφαλαίου II - 2 της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 το προσορτημένο στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974.

(4) Όσον αφορά τον έρματισμό των δεξαμενών φορτίου, επαρκείς δεξαμενές φορτίου θα πλένονται με άργο πετρέλαιο πρό της ενάρξεως κάθε ταξιδιού με έρμα, ώστε να εξασφαλίζεται λαμβάνοντας υπ όψη το είδος άπασχολήσεως του δεξαμενόπλοιου και τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες ότι η ποσότης του θαλασσέρματος θα τοποθετείται μόνο σε δεξαμενές που έχουν πλυθεί με άργο πετρέλαιο.

(5) Κάθε δεξαμενόπλοιο που λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με άργο πετρέλαιο θα εφοδιάζεται με:

- (α) Έγχειριδιο λειτουργίας και οργάνων που θα περιγράφει με λεπτομέρειες το σύστημα και τα μηχανήματα και θα καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του. Το έγχειριδιο αυτού του τύπου θα ικανοποιεί την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που θα επηρεάζει το σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο το Έγχειριδιο Λειτουργίας και οργάνων θα αναθεωρηθεί ανάλογα και

(β) Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος, όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 2 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα θα επισυνάπτεται μονίμως στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Γ

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια διά ειδικά ταξείδια

(1) Δυνάμει των διατάξεων των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού, οι Κανονισμοί 13 (7) έως (10) του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται σε υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικούς πλόες μεταξύ:

(α) λιμένων ή σταθμών εντός της έπικρατείας Κράτους Μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου ή

(β) λιμένων ή σταθμών Κρατών Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, όπου:

(i) το ταξίδι εξ ολοκλήρου πραγματοποιείται εντός Ειδικής Περιοχής, όπως καθορίζεται στον Κανονισμό (10) (1) του παρόντος Παραρτήματος ή

(ii) το ταξίδι εξ ολοκλήρου πραγματοποιείται εντός άλλων ορίων καθοριζόμενων από τον Όργανισμό.

(2) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται μόνον όταν οι λιμένες ή οι σταθμοί, όπου λαμβάνουν χώρα φορτώσεις φορτίων για να εκτελεσθούν ταξείδια αυτού του τύπου, διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής επαρκείς για την λήψη και επεξεργασία όλου του έρματος και του υδατος πλύσεως των δεξαμενών απ όλα τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούν αυτούς και έφ' όσον οι ακόλουθες συνθήκες πληροδύνται:

(α) δυνάμει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στον Κανονισμό II του παρόντος Παραρτήματος, όλο το θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου του καθαρού θαλασσέρματος και των καταλοίπων της πλύσεως των δεξαμενών κρατούνται στο πλοίο και μεταφέρονται στις εγκαταστάσεις υποδοχής ή σε σχετική έγγραφη γίνεται στο οικείο τμήμα του Συμπληρώματος του Βιβλίου Πετρελαίου, που αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, από την αρμόδια Αρχή του λιμένος προσεγγίσεως

(β) έχει συναφθεί συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των Κυβερνήσεων των Χωρών των λιμένων προσεγγίσεως που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (1) (α) ή (β) του παρόντος Κανονισμού, ή οποία αφορά την χρησιμοποίηση υπάρχοντος δεξαμενόπλοιου για την εκτέλεση ειδικών ταξιδιών

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών Λειτουργίας & Δοκιμών για Συσκευές Διαχωριστήρων πετρελαίου/υδατος και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου που υιοθετήθηκε από τον Όργανισμό με την Απόφαση Α.393 (X).

- (γ) η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος στους λιμένες ή σταθμούς που αναφέρονται ανωτέρω, για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, έχει γίνει αποδεκτή από τις Κυβερνήσεις των χωρών Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου εντός της επικρατείας των οποίων εύρισκονται λιμένες ή σταθμοί αυτού του είδους· και
- (δ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου υπάρχει όπισθογράφηση, ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί μόνον ειδικούς πλόες αυτού του είδους.
- (3) Κάθε δεξαμενόπλοιο ειδικών πλόων θα διαθέτει Συμπλήρωμα του Βιβλίου Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος όπως καθορίζεται στο Συμπλήρωμα 3 του Προσαρτήματος III του παρόντος Παραρτήματος. Το Συμπλήρωμα αυτό θα επισυνάπτεται μόνιμα στο Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Α

Υπάρχοντα Πετρελαιοφόρα που έχουν Ειδικές διατάξεις Έρματισμού.

(1) Όταν υπάρχουν πετρελαιοφόρα είναι έτσι κατασκευασμένο ή λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συμμορφώνεται πάντοτε με τις απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM), που καθορίζονται στον Κανονισμό 13 (2) του παρόντος Παραρτήματος χωρίς να καταφύγει στην χρήση θαλάσσερματος, θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις περί δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος που αναφέρονται στον Κανονισμό 13 (7) του παρόντος Παραρτήματος υπό την προϋπόθεση, ότι, όλες οι ακόλουθες συνθήκες πληροούνται:

- (α) ο τρόπος λειτουργίας και οι διατάξεις έρματισμού είναι έγκριμένα από την Αρχή·
- (β) έχει συναφθεί σχετική συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων των λιμένων προσεγγίσεως που είναι Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, όταν οι απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM) ικανοποιούνται με κάποια λειτουργική διαδικασία· και
- (γ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο υπάρχει όπισθογράφηση ότι το πετρελαιοφόρο λειτουργεί με ειδικές διατάξεις έρματισμού.

(2) Σε καμία περίπτωση δεν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα σε δεξαμενές πετρελαίου πλην των σπινιών εκείνων ταξιδιών που οι καιρικές συνθήκες είναι τόσο δυσμενείς ώστε κατά την γνώμη του πλοιάρχου, είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα σε δεξαμενές φορτίου, για την ασφάλεια του πλοίου. Το θαλάσσερμα αυτό θα διοχετεύεται και θα απορρίπτεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος. Επίσης θα γίνεται σχετική έγγραφη στο Βιβλίο Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η Αρχή που έχει όπισθογραφήσει Πιστοποιητικό σύμφωνα με την υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού θ' ανακοινώνει στον Όργανισμό τίς λεπτομέρειες τούτου για την πληροφόρηση των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 13Ε

Προστατευτικές θέσεις των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος

(1) Σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος που απαιτείται να έχουν χωρητικότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος οι οποίες εύρισκονται μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου θα έχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, για να παρέχουν ένα μέτρο προστασίας κατά της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση προσάρξεως ή συγκρούσεως.

(2) Διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος και άλλοι χώροι εκτός από τις δεξαμενές πετρελαίου μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου (Lt) θα έχουν τέτοια διάταξη, ώστε να πληρούν τον ακόλουθο τύπο:

$$SPAC + SPA \geq J[Lt (B + 2D)]$$

όπου PA = η πλευρική επιφάνεια του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος ή άλλο χώρο εκτός από δεξαμενή πετρελαίου υπολογισμένη σ' άνεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις,

PA = η επιφάνεια του πυθμένος του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή αυτού του τύπου ή χώρο υπολογισμένο σε άνεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις,

Lt = μήκος σε μέτρα μεταξύ του πωραίου και του πρυμναίου άκρου των δεξαμενών φορτίου,

B = το μέγιστο πλάτος του πλοίου σε μέτρα, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (21) του παρόντος Παραρτήματος,

D = πλευρικό βάθος σε μέτρα μετρημένο κατακόρυφα από το άνω άκρο της τρύπιδος στο άνω άκρο του ζυγού των εξάλλων στην πλευρά στο μέσον του πλοίου. Σε πλοία που έχουν καμπύλη κουπαστή το πλευρικό βάθος θα μετρείται στο σημείο τομής των εσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού κελύφους οι γραμμές εκτείνονται σαν να ήταν η κουπαστή γωνιακού σχήματος.

J = 0.45 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόννων 0.30 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, υπό τον όρον των διατάξεων της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού. Για ενδιάμεσες τιμές νεκρού βάρους ή τιμή του «J» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή

Όταν σύμβολα που δίδονται σε αυτή την παράγραφο εμφανίζονται στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοια που καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

(3) Για δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 200.000 τόννων και άνω ή τιμή «J» μπορεί να μειωθεί σύμφωνα με τ' ακόλουθα:

$$J \text{ μειωμένο} = [J - (\alpha - \frac{O_c + O_s}{40A})] \text{ ή } 0.2 \text{ όποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο}$$

όπου: α = 0.25 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200.000 τόννων
α = 0.40 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 300.000 τόννων
α = 0.50 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 420.000 τόννων

Για ενδιάμεσες τιμές του νεκρού βάρους ή τιμή του «α» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή.

Oc = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος,
Os = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος,
Oa = η επιτρεπόμενη διαρροή πετρελαίου όπως απαιτείται από τον Κανονισμό 24 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Για τον προσδιορισμό των «ΡΑc» και «ΡAs» για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και χώρους εκτός από δεξαμενές πετρελαίου θα εφαρμόζονται τ' ακόλουθα:

- (α) το ελάχιστο πλάτος κάθε πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, όποιοδήποτε από τα οποία, εκτείνεται σε όλο το βάθος της πλευράς του πλοίου, ή από το κατάστρωμα στην όροφη των διπυθμένων δεν θα είναι μικρότερο από 2 μέτρα. Το πλάτος θα μετράται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην διαμήκη γραμμή του μέσου του πλοίου. Όταν το πλάτος είναι μικρότερο ή πλευρική δεξαμενή ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «ΡΑc» και
- (β) το ελάχιστο κατακόρυφο ύψος κάθε διπυθμένου, ή χώρου, θα είναι B/15 ή 2 μέτρα, όποιοδήποτε είναι μικρότερο. Όταν το ύψος είναι μικρότερο το διπυθμένο ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «ΡAs».

Το ελάχιστο πλάτος και ύψος των πλευρικών δεξαμενών και των διπυθμένων θα μετράται καθαρό από τους υδροσυλλέκτες, στην περίπτωση δέ του ελάχιστου πλάτους θα μετράται καθαρό από κάθε καμπύλο τμήμα της κουπαστής.

Κανονισμός 14 - Καμία αλλαγή

Κανονισμός 15

Στο υπάρχον κείμενο του ανωτέρω Κανονισμού όπου γίνεται μνεία του «1973» σε σχέση προς το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από πετρέλαιο διαγράφεται.

Κανονισμός 16 και 17 - Καμία αλλαγή

Κανονισμός 18

Αντήληση, Σωληνώσεις και Διατάξεις Έκφορτώσεως Δεξαμενοπλοίων

Παράγραφοι (1) έως (4) - Καμία αλλαγή

Οι ακόλουθες παράγραφοι προστίθενται στο υπάρχον κείμενο:

(5) Κάθε νέο δεξαμενόπλοιο που απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο θα πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) θα είναι εξοπλισμένο με σωληνώσεις πετρελαίου σχεδιασμένες και τοποθετημένες έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η συγκράτηση πετρελαίου στους σωλήνες· και
- (β) θα διατίθενται μέσα για άποστράγγιση όλων των αντίλων φορτίου και γραμμών πετρελαίου μετά την εκφόρτωση φορτίου όταν είναι αναγκαίο με συσκευή άποστράγγισης υπολειμμάτων (STRIPPING DEVICE). Η γραμμή και η αντίλη άποστράγγισης θα δύναται να απορρίπτουν στην ξηρά ή σε δεξαμενή φορτίου ή σε δεξαμενή καταλοίπων. Για την απόρριψη στην ξηρά θα υπάρχει μία ειδική γραμμή μικρής διαμέτρου και θα συνδέεται πάνω στο σύστημα έπιστομιών εκφόρτωσης (MANIFOLD VALVES) στην πλευρά του πλοίου·

(6) Κάθε υπάρχον δεξαμενόπλοιο άργου πετρελαίου, που απαιτείται να διαθέτει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως με άργο πετρέλαιο ή να λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα, θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (5) (β) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 19 - Καμία αλλαγή

Κανονισμός 20

Στο υπάρχον κείμενο του ανωτέρω Κανονισμού, όπου γίνεται μνεία του «1973» σε σχέση προς το Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από πετρέλαιο, διαγράφεται.

Κανονισμοί 21 έως 25 - Καμμία αλλαγή

Προσάρτημα Ι - Κατάλογος Πετρελαίων - Καμμία αλλαγή

Προσάρτημα ΙΙ - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Το υπάρχον υπόδειγμα του Πιστοποιητικού αντικαθίσταται με το ακόλουθο υπόδειγμα:

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Έξεδόθη σύμφωνα με τους δρους του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, υπό την εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(πλήρης προσδιορισμός της χώρας)

από
(πλήρης προσδιορισμός του αρμοδίου προσώπου ή οργανισμού του εξουσιοδοτημένου σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία, 1973)

| Όνομα πλοίου | Διεθνές Διακριτικό Σήμα | Λιμήν Νηολογήσεως | Όλική χωρητικότητα |
|--------------|-------------------------|-------------------|--------------------|
| | | | |

Τύπος του πλοίου:

Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου*
Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου*
Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου/πρόϊόντων πετρελαίου*
Πλοίο μη πετρελαιοφόρο με δεξαμενές φορτίου που υπάγονται στον Κανονισμό 2 (2) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου*
Πλοίο εκτός των ανωτέρω*

Ημερομηνία υπογραφής συμβάσεως κατασκευής ή μετασκευής ευρείας εκτάσεως
Ημερομηνία που η τρόπος του ετοποθετήθη ή το πλοίο εύρισκετο σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή που άρχισε ή ευρεία μετασκευή

Ημερομηνία παραδόσεως ή αποπερατώσεως της ευρείας μετασκευής

ΜΕΡΟΣ Α ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με:

για πλοία 400 κ.ο.χ. και άνω:

- (α) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος* (δυναμένη να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότητά των σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 100 μέρη ανά εκατομμύριο)
(β) σύστημα διύλισης - συγκρατήσεως πετρελαίου* (δυναμένο να παράγει απόβλητα που η περιεκτικότητά των σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 100 μέρη ανά εκατομμύριο)

για πλοία 10.000 κ.ο.χ. και άνω:

- (γ) σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου* (επιπροσθέτως προς το (α) ή (β) ανωτέρω) ή
(δ) συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος διύλισης συγκρατήσεως πετρελαίου* (δυναμένα να παράγουν απόβλητα που η περιεκτικότητά των σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο) αντί των (α) ή (β) ανωτέρω.

Λεπτομέρειες των απαιτήσεων με τις οποίες παραχωρούνται εξαιρέσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό 2 (2) και 2 (4) (α) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου

Σημειώσεις:

* Οπισθογράφηση για υπάρχοντα πλοία *

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο έχει τώρα εξοπλισθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται με τις απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 του προσηρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, όσον αφορά στα υπάρχοντα πλοία**

* Διαγράφεται ότι δεν έχει εφαρμογή.

** Η παρούσα έγγραφη δεν χρειάζεται να επαναληφθεί σε Πιστοποιητικό άλλο από το πρώτο Πιστοποιητικό που παρεχορήγη στο πλοίο.

*** Η χρονική περίοδος μετά την θέση εν ισχύ του Πρωτοκόλλου εντός της οποίας θα εξοπλισθεί το πλοίο με συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου/ύδατος, συστήματα ελέγχου απορρίψεως, σύστημα διύλισης, συγκρατήσεως πετρελαίου και /ή με διατάξεις δεξαμενών καταλοίπων, καθορίζεται στους Κανονισμούς 13Α (3), 15 (1) και 16 (4) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Υπογραφή

(άρμοδιου εξουσιοδοτημένου οργάνου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της Αρχής)

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ**

| Μεταφορική Ικανότητα | Νεκρό βάρος του Πλοίου (μετρ. τόννοι) | Μήκος πλοίου (m) |
|----------------------|---------------------------------------|------------------|
| | | |

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο είναι κατασκευασμένο και εξοπλισμένο και πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τ* ακόλουθα:

(1) Το παρόν πλοίο:

- (α) απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται*
(β) δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα* με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 24 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

(2) Το παρόν πλοίο:

- (α) απαιτείται να είναι κατασκευασμένο και να συμμορφώνεται*
(β) δεν απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα* με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Ε του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

(3) Το παρόν πλοίο:

- (α) απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με και να συμμορφώνεται με*
(β) δεν απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με*
(γ) δεν απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με, αλλά συμμορφώνεται με*
(δ) σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Γ ή 13Δ του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου και όπως καθορίζεται στο Μέρος Γ του παρόντος Πιστοποιητικού έχει εξαιρεθεί από* τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου,
(ε) είναι εφοδιασμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με την χρήση αργού πετρελαίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου, αντί να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος*
(στ) διαθέτει δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου, αντί να φέρει ή δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή μόνιμο σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο*

(4) Το παρόν πλοίο:

- (α) απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο σύμφωνα και να συμμορφώνεται*
(β) δεν απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με σύστημα πλύσεως δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με*, τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 (6) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος**

Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος κατανέμονται ως εξής:

| Δεξαμενή | Όγκος (m³) | Δεξαμενή | Όγκος (m³) |
|----------|------------|----------|------------|
| | | | |

Δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα**

Το παρόν πλοίο λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα μέχρι ... (ημερομηνία) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Οι Δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα κατανέμονται ως εξής:

| Δεξαμενή | Όγκος (m³) | Δεξαμενή | Όγκος (m³) |
|----------|------------|----------|------------|
| | | | |

* Διαγράφεται εάν δεν έχει εφαρμογή.

** Αυτό το Μέρος θα πρέπει να συμπληρωθεί για πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων συνδυασμένων φορτίων και με εκκίνες τις εγγραφές που είναι εφαρμοστές σε πλοία άλλα εκτός από τα δεξαμενόπλοια τα οποία είναι κατασκευασμένα και χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικής χωρητικότητας 200 κυβικών μέτρων και άνω.

Εγχειρίδιο*

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο έχει εφοδιαστεί με:

- (α) Ισχύον έγχειριδιο λειτουργίας Δεξαμενών αποκλειστικά για Καθαρό Έρμα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Α του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.**
- (β) Ισχύον έγχειριδιο λειτουργίας και εξοπλισμού για κλύση με άργο πετρελαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου**

Χαρακτηριστικά του Ισχύοντος Εγχειριδίου

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς της Αρχής)

Χαρακτηριστικά του Ισχύοντος Εγχειριδίου

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς της Αρχής)

ΜΕΡΟΣ Γ ΕΞΑΙΡΕΣΙΣ*

Πιστοποιείται ότι το παρόν πλοίο:

- (α) εκτελεί πλόες μόνον μεταξύ και
 σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Γ του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου** ή
- (β) λειτουργεί με ειδικές διατάξεις έρματος σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Δ του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου** και γι' αυτό τον λόγο εξαιρείται από τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία
 (Σφραγίς της Αρχής)

Πιστοποιείται ότι:

Τό παρόν πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 4 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, αναφορικά με την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο και

ή επιθεώρηση δεικνύει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις, τα υλικά του πλοίου και η κατάσταση του ούτοι ικανοποιούν από κάθε άποψη την Αρχή και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου.

Τό Πιστοποιητικό Ισχύει μέχρι
 υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση (ή επιθεωρήσεις)

Κατά διαστήματα

Έξεδότη εις
 (Τόπος εκδόσεως του Πιστοποιητικού)

19.....
 (Υπογραφή του αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 (Σφραγίς της Αρχής)

Ενδιάμεση Επιθεώρηση

Πιστοποιείται ότι στην ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον Κανονισμό 4 (1) (γ) του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973, το παρόν πλοίο και η κατάσταση αυτού εφρέθηκαν ότι αναποκρίνονται προς τις σχετικές διατάξεις του Πρωτοκόλλου.

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος
 Ημερομηνία

Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς της Αρχής)

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία
 Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία
 Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

Υπογραφή
 (Υπογραφή αρμοδίου εξουσιοδοτημένου οργάνου)
 Τόπος

Ημερομηνία
 Η επομένη ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να γίνει την
 (Σφραγίς Αρχής)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τ' ακόλουθα υποδείγματα Συμπληρωμάτων του Βιβλίου Πετρελαίου προστίθενται στο υπάρχον υπόδειγμα:

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΟΥΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΕΡΜΑ*

Όνομα πλοίου

Διεθνές Διακριτικό Σήμα

Συνολική μεταφορική ικανότητα σε φορτίο κυβ. μέτρα.

Συνολική χωρητικότητα αποκλειστικά για καθαρό έρμα κυβ. μέτρα.

Οι ακόλουθες δεξαμενές χαρακτηρίζονται ως δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα:

| Δεξαμενή | Όγκος (m ³) | Δεξαμενή | Όγκος (m ³) |
|----------|-------------------------|----------|-------------------------|
| | | | |

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι περίοδοι που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα πρέπει να ταυτίζονται με τις περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο Πετρελαίου.

- * Διαγράφεται εάν δεν έχει εφαρμογή
- ** Διαγράφεται αναλόγως της περιπτώσεως

* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει να επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου για δεξαμενόπλοια άργου πετρελαίου λειτουργούντα με την μέθοδο πλύσεως των δεξαμενών φορτίου με άργο πετρελαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973 και προορίζεται να αντικαταστήσει τό Γμήμα (ε) του Βιβλίου Πετρελαίου. Λεπτομέρειες για τον έρματισμό ή άφαιρματισμό και άλλες πληροφορίες που απαιτούνται θα καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) Έρματισμός Δεξαμενών προοριζομένων αποκλειστικά για καθαρό έρμα.

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 101. | Χαρακτηριστικά δεξαμενής(ών) που έρματισθηκαν. | | | | |
| 102. | Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία ύδωρ που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για πλύση γραμμών ή έρματισμό διοχετεύθηκε στις δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα. | | | | |
| 103. | Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία ή άντλία(ες) & οι γραμμές πλύθηκαν και τα κατάλοιπα διοχετεύθηκαν σε δεξαμενή καταλοίπων. | | | | |
| 104. | Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία επί πλέον έρμα διοχετεύθηκε σε δεξαμενή(νές) αποκλειστικά προοριζόμενες για καθαρό έρμα. | | | | |
| 105. | Ήμερομηνία, ώρα και στίγμα του πλοίου κατά την οποία: (α) τά έπιστόμια των δεξαμενών καταλοίπων (β) τά έπιστόμια των δεξαμενών φορτίου (γ) άλλα έπιστόμια που επηρεάζουν τό σύστημα καθαρού έρματος, κλείστηκαν | | | | |
| 106. | Ποσότης καθαρού έρματος που διοχετεύθηκε στο πλοίο | | | | |

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως με τά άνωτέρω όλα τά έπιστόμια της θαλάσσης, οι συνδέσεις & οι διασυνδέσεις των δεξαμενών φορτίου & των σωληνώσεων έχουν ασφαλισθεί με τό πέρας του έρματισμού των δεξαμενών που προαρίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα.

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξιωματικός

Πλοίαρχος

(Β) Απόρριψη καθαρού έρματος

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 107. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) | | | | |
| 108. | Ήμερομηνία, ώρα & στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης του καθαρού έρματος (α) στην θάλασσα (β) σε εγκαταστάσεις υποδοχής | | | | |
| 109. | Ήμερομηνία, ώρα & στίγμα του πλοίου κατά τό πέρας της απόρριψης στην θάλασσα | | | | |
| 110. | Ποσότητα που απόρριφθηκε (α) στην θάλασσα ή (β) σε εγκαταστάσεις υποδοχής | | | | |
| 111. | Ελέγχθηκε τό θαλάσσευμα για τυχόν ανάμιξη πετρελαίου πρό της απόρριψης; | | | | |
| 112. | Παρακολουθείτο ή απόρριψη κατά την διάρκεια της εκφορτώσεως με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου; | | | | |

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 113. | Υπήρχε ένδειξη ανάμιξης πετρελαίου & θαλασσέρματος πρό ή κατά την απόρριψη; | | | | |
| 114. | Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία οι άντλίες & οι σωληνώσεις πλύθηκαν μετά την φόρτωση | | | | |
| 115. | Ήμερομηνία & στίγμα του πλοίου κατά την οποία (α) τά έπιστόμια των δεξαμενών καταλοίπων (β) τά έπιστόμια των δεξαμενών φορτίου (γ) άλλα έπιστόμια που επηρεάζουν τό σύστημα καθαρού έρματος, κλείστηκαν | | | | |
| 116. | Ποσότης ρυπανθέντος ύδατος που μεταφέρθηκε στην δεξαμενή(νές) καταλοίπων. Αναφέρονται τά χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) καταλοίπων. | | | | |

Ο υπογράφων πιστοποιεί ότι επιπροσθέτως προς τά άνωτέρω, όλα τά έπιστόμια της θαλάσσης, τά έπιστόμια απόρριψης από τό πλοίο, οι συνδέσεις των δεξαμενών φορτίου και των σωληνώσεων και συνδέσεις μεταξύ των οι ένδοσυνδέσεις ασφαλιστικαν με τό πέρας της απόρριψης του καθαρού έρματος και ότι ή άντλία (ες) και οι σωληνώσεις, που έχουν καθαρισθεί για τούς χειρισμούς του καθαρού έρματος, καθαρίστηκαν καταλλήλως κατά τό πέρας της απόρριψης του καθαρού έρματος.

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξιωματικός

Πλοίαρχος

Συμπλήρωμα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΠΛΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ*

*Όνομα πλοίου

Διεθνές διακριτικό σήμα

Συνολική μεταφορική ικανότης σε φορτίο κυβ. μέτρα

Ταξίδι από σε
(λιμνή(νες) (ήμερομηνία) (λιμνή(νες) (ήμερομηνία)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι χρονικές περίοδοι που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα δέον όπως ταυτίζονται με τίς περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο πετρελαίου. Οι δεξαμενές που καθαρίστηκαν με άργο πετρέλαιο θά πρέπει να είναι οι αυτές που καθορίζονται στο έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων που απαιτείται από τόν Κανονισμό 13B (5) (α) του Πρωτοκόλλου. Ίδιαίτερη στήλη πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε δεξαμενή που πλένεται ή ξεπλένεται με νερό.

(Α) Πλύση με άργο πετρέλαιο

| | | | | | |
|------|---|--|--|--|--|
| 201. | Ήμερομηνία και λιμνή όπου έλαβε χώρα πλύση με άργο πετρέλαιο ή στίγμα του πλοίου σε περίπτωση κατά την οποία έλαβε χώρα ο καθαρισμός μεταξύ δύο λιμανιών εκφορτώσεως. | | | | |
| 202. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που πλύθηκε (βλέπε σημείωση 1) | | | | |
| 203. | Αριθμός συσκευών που χρησιμοποιήθηκαν. | | | | |
| 204. | Η πλύση άρχισε (α) ήμερομηνία και ώρα (β) κενό δεξαμενών. | | | | |
| 205. | Μέθοδος πλύσεως που χρησιμοποιήθηκε (βλέπε σημείωση 2) | | | | |

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος Αξι/κός

Πλοίαρχος

Σημείωση 1. Όταν μία μεμονωμένη δεξαμενή έχει μηχανήματα πλύσεως περισσότερα από εκείνα που δύνανται να λειτουργήσουν συγχρόνως, όπως περιγράφεται στο έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων, τότε τό τμήμα που πλύθηκε με άργο πετρέλαιο πρέπει να χαρακτηριστεί π.χ. Νο 2 κεντρική δεξαμενή πρωαίο τμήμα.

Σημείωση 2. Σύμφωνα με τό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων καταχωρήσατε άν χρησιμοποιείται μέθοδος πλύσεως ενός ή πολλών σταδίων. Αν χρησιμοποιείται μέθοδος πολλών σταδίων αναφέρατε τό κατακόρυφο τόξο που καλύπτεται από τά μηχανήματα πλύσεως και τόν αριθμό των φορών που τό τόξο αυτό καλύπτεται γι αυτό τό ειδικό στάδιο στού προγράμματος.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει να επισυναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου για πετρελαιοφόρα που λειτουργούν με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Α του Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου 1978 του προσρητημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973. Άλλες πληροφορίες σύμφωνα με τίς σωστές απαιτήσεις οι καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 206. | Πίεση γραμμής πλύσεως. | | | | |
| 207. | Πέρασ ή διακοπή πλύσεως (α) ήμερομηνία και ώρα (β) κενό δεξαμενών. | | | | |
| 208. | Παρατηρήσεις. | | | | |

Οί δεξαμενές πλύθηκαν σύμφωνα με τά προγράμματα που περιέχονται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων (βλέπε Σημείωση 3) και διαπιστώθηκε ότι ήσαν στεγνές (χωρίς υγρά) κατά τό πέρασ του καθαρισμού.

(Β) Καταιωνισμός με ύδωρ ή διοχέτευση ύδατος υτόν πυθμένα των δεξαμενών διά των σωληνώσεων.

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 209. | Ήμερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά την όποία έλαβε χώρα ό καταιωνισμός ή ή διοχέτευση ύδατος. | | | | |
| 210. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) και ήμερομηνία. | | | | |
| 211. | Όγκος του ύδατος που χρησιμο-ποιήθηκε. | | | | |
| 212. | Μεταφέρθηκε σε: (α) έγκαταστάσεις ύποδοχής (β) δεξαμενή(νες) καταλοίπων (Ή αναφέρονται τά χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) καταλοίπων). | | | | |

Ήμερομηνία έγγραφής Αρμόδιος άξ/κός

Πλοίαρχος

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ*

Όνομα πλοίου

Διεθνές Διακριτικό Σήμα

Συνολική μεταφορική ικανότης σε φορτίο κυβ. μέτρα

Συνολική χωρητικότητα θαλασσέρματος πού άπαιτείται για την συμμόρφωση με τόν Κανονισμό 13 (2) και (3) του

Παραρτήματος I του Πρωτοκόλλου κυβικά μέτρα

Ταξίδι από Πρός
(λιμήν-νες) (λιμήν-νες)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οί χρονικές περίοδοι που καλύπτονται από τό Συμπλήρωμα δέον όπως ταυτίζονται με τίς περιόδους που καλύπτονται από τό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) Έρματισμός διά θαλασσέρματος

| | | | | | |
|------|---|--|--|--|--|
| 301. | Χαρακτηριστικά της δεξαμενής(ών) που έρματίσθηκε. | | | | |
| 302. | Ήμερομηνία και στίγμα του πλοίου κατά την όποία έγινε ό έρματισμός. | | | | |
| 303. | Συνολική ποσότητα έρματος που φορτώθηκε σε κυβικά μέτρα. | | | | |
| 304. | Μέθοδος ύπολογισμού ποσότητας έρματος. | | | | |
| 305. | Παρατηρήσεις. | | | | |
| 306. | Ήμερομηνία και ύπογραφή άρμο-δίου άξιωματικού. | | | | |
| 307. | Ήμερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου. | | | | |

Σημείωση 3. Έάν τά προγράμματα που περιέχονται στό έγχειρίδιο λειτουργίας και όργάνων δέν άκολουθούνται τότε πρέπει νά παρέχονται λεπτομέρειες στην στήλη των παρατηρήσεων.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα θά πρέπει νά έπισυναφθεί στό Βιβλίο Πετρελαίου για δεξαμενόπλοια είδικών πλώων σύμφωνα με τόν Κανονισμό 13Γ του Παραρτήματος 1 του Πρωτοκόλλου 1978 του προσαρτημένου στην Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πλοία 1973 και προορίζεται ν' αντικαταστήσει τά Τμήματα (δ), (στ), (ζ) και (η) του Βιβλίου Πετρελαίου. Άλλες πληροφορίες που άπαιτούνται πρέπει νά καταχωρούνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| (Β) | Ήμερομηνία και στίγμα του πλοίου | | | | |
| 308. | Αιτία άνακατανομής. | | | | |
| 309. | Ήμερομηνία και ύπογραφή άρμο-δίου άξιωματικού. | | | | |
| 310. | Ήμερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου. | | | | |

(Γ) Απορρίψη θαλασσέρματος σε έγκαταστάσεις ύποδοχής

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 311. | Ήμερομηνία και λιμήν(νες) όπου άπορρίφθηκε τό θαλάσσερμα. | | | | |
| 312. | Όνομασία ή χαρακτηριστικά των έγκαταστάσεων ύποδοχής. | | | | |
| 313. | Όλική ποσότης θαλασσέρματος που έκφορτώθηκε σε κυβικά μέτρα. | | | | |
| 314. | Μέθοδος ύπολογισμού της ποσό-τητος του έρματος. | | | | |
| 315. | Ήμερομηνία και ύπογραφή άρμοδίου άξιωματικού. | | | | |
| 316. | Ήμερομηνία και ύπογραφή Πλοίαρχου. | | | | |
| 317. | Ήμερομηνία, ύπογραφή και σφρα-γίς του όργάνου της λιμενικής άρχής. | | | | |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ή ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΦΟΡΗΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ, ή ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμία άλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμία άλλαγή

*Άρθρο δεύτερο.

Όρισμός.

Ο όρος «Σύμβαση» που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα του παρόντος νόμου περιλαμβάνει τα κείμενα, που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.

*Άρθρο τρίτο.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις, οι οποίες αναφέρονται σε λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα των Πρωτοκόλλων Ι και ΙΙ και των Παραρτημάτων της «Σύμβασης» θα γίνονται με Π.Δ. που θα εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

*Άρθρο τέταρτο.

Εξουσιοδότηση Νηογνώμωνων.

Με Π. Δ/γμα εξουσιοδοτούνται:

1. Οι Έλληνικοί και άλλοι Νηογνώμονες με διεθνές κύρος για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων και ελέγχων που προβλέπονται από τη «Σύμβαση» καθώς και για την έκδοση, θεώρηση, ανανέωση και παράταση των πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων.

2. Οι ίδιοι Νηογνώμονες ή τεχνικές εταιρείες για την έλεγχο κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού και υλικών, με τα οποία υποχρεώνονται να εφοδιάζονται τα πλοία και εγκαταστάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου της «Σύμβασης» και των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση του παρόντος νόμου. Η τελική όμως έγκριση καταλληλότητας των ανωτέρω ειδών και υλικών παρέχεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

3. Οι φορείς οι οποίοι εξουσιοδοτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ελέγχονται και εποπτεύονται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων σε ότι αφορά το αντικείμενο της εξουσιοδότησης, που τους παρασχέθηκε.

*Άρθρο πέμπτο.

Εφαρμογή.

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπ. αποφάσεων, που εκδίδονται σε εκτέλεσή του, εφαρμόζονται:

α. Στα ελληνικά πλοία.

β. Στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια και όρμους ή που βρίσκονται σε θαλάσσιο χώρο ελληνικής δικαιοδοσίας σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή τις Διεθνείς Συμβάσεις, που κυρώθηκαν από την Ελλάδα.

γ. Στις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Ελλάδα, στις οποίες προσεγγίζουν πλοία για τη διενέργεια κάθε μορφής εργασιών και πράξεων και

δ. Στα πλοία, μηχανήματα, συσκευές και κάθε φύσης εξοπλισμό, που κατασκευάζεται στην Ελλάδα και προορίζεται για τις εγκαταστάσεις ή τα πλοία.

*Άρθρο έκτο.

Αρμόδιες Αρχές.

Αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται για την εκτέλεση αυτού, είναι στην Ελλάδα (εσωτερικό) ή Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές και στο εξωτερικό οι Αξιοματικοί του Λιμενικού Σώματος, που τοποθετούνται στις Ελληνικές Πρεσβείες ή Προξενεία και άσκουν ειδικά ναυτιλιακά καθήκοντα, στις δε περιπτώσεις που δεν υπηρετούν λιμενικοί αξ/κοί οι Ελληνικές Προξενικές Αρχές.

*Άρθρο έβδομο.

Επέκταση εφαρμογής — Ρυθμίση λεπτομερειών.

1. Με Προεδρικά Διατάγματα:

α) Καθορίζονται οι όροι και οι λεπτομέρειες για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της «Σύμβασης» των πλοίων που δεν υπάγονται στη «Σύμβαση».

β) Τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις, που υιοθετήθηκαν στις Διπλωματικές Διασκέψεις «διά την Ρύπανση της Θαλάσσης» του 1973 και «διά την Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης» του 1978, καθώς και οι υιοθετούμενες κάθε φορά αποφάσεις από το Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμο (IMCO), που αποδέχονται στην προώγηση της Ασφάλειας της Ναυτιπλίας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

γ) Είναι δυνατό να κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης «περί πρόληψης της εκ των πλοίων ρυπάνσεως της θαλάσσης 1973» και οι τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που περιέχονται στο κυρούμενο Πρωτόκολλο 1978.

δ) Ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος νόμου και της «Σύμβασης» που κυρώνεται.

2. Με Υπουργικές αποφάσεις:

α) Καθορίζονται οι προδιαγραφές και οι λοιποί όροι και λεπτομέρειες κατασκευής, τοποθέτησης και λειτουργίας, των κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού, των δικτύων και των εξαρτημάτων αυτών, που πρέπει να φέρονται στα πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις της «Σύμβασης».

β) Επιτρέπεται να εγκρίνονται ισοδύναμες ρυθμίσεις για τις οποίες ο Κανονισμός 3 του Κεφαλαίου 1 του Παραρτήματος 1 της «Σύμβασης» αναφέρει.

*Άρθρο ογδοο.

Απαγόρευση προσέγγισης και απόπλου.

Από την ημερομηνία που θα ισχύσει η «Σύμβαση» απαγορεύεται η προσέγγιση στα Ελληνικά Λιμάνια ή ο απόπλους από αυτά Ελληνικών πλοίων ή πλοίων με ξένη σημαία, χωρών που μετέχουν ή όχι στη «Σύμβαση» εφ' όσον αυτά δεν συμμορφώνονται σ' αυτή.

*Άρθρο ένατο.

Κυρώσεις — Προσφυγές.

1. Με την επιφύλαξη στις διατάξεις των άρθρων 13 και 14 του Ν. 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο ένατο του Ν. 1147/1981 (ΦΕΚ 110Α/1981) «περί κυρώσεως της υπογραφής της Λονδίνου, πόλης Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτον 1972 Α.Σ. κλπ.» που αναφέρονται σε περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία ή εγκαταστάσεις:

α) Επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση των αρμόδιων Αρχών, που αναφέρονται στο Άρθρο Έκτο, πρόστιμο μέχρι 800.000 δραχμές στους παραβάτες του παρόντος νόμου, καθώς και στους παραβάτες των Προεδρικών Διαταγμάτων και των υπουργικών αποφάσεων που θα εκδοθούν σε εκτέλεσή του, ανεξάρτητα αν συντρέχει κοινή ή κειθερχική δίωξη από άλλες διατάξεις.

β) Εφόσον πρόκειται για παραβάσεις, που γίνονται από πλοία είναι δυνατό από τότε που θα κοινοποιηθεί η απόφαση, που επιβάλλει το πρόστιμο, να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου μέχρι να καταβληθεί το πρόστιμο ή να κατατεθεί ισόπληρη εγγρητική επιστολή Τράπεζας.

γ) Επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, που αρχίζει από την επόμενη της κοινοποίησης της απόφασης, ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικαίου της περιοχής, μοναμελούς μέν σύνθεσης για ποσό

προστίμου μέχρι διακοσίων χιλιάδων (200.000) δρχ., τριμηνίους δέ σύνθεσης για μεγαλύτερο ποσό προστίμου. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

2. Με Προεδρικά Διατάγματα μπορεί να αυξάνονται τα όρια των προστίμων.

3. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο αποτελούν έσοδα του Δημοσίου και εισπραττόνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα για την εισπράξη Δημοσίων Έσόδων.

Άρθρο δέκατο.

Αναστολή.

Με Π.Δ. επιτρέπεται σε περίπτωση πολέμου ή έχθροπραξιών, κινδύνου πολέμου ή έχθροπραξιών ή γενικότερης σύρραξης, ή όλη ή μερική αναστολή της εφαρμογής των κειμένων, που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο ένδεκατο.

Κείμενα.

Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του Άγγλικου και Έλληνικού κειμένου της «Σύμβασης» υπερίσχει το Άγγλικό.

Άρθρο δωδέκατο.

Αρμοδιότητα για την έκδοση εκτελεστικών Διαταγμάτων και Αποφάσεων.

Αρμοδιος για την πρόταση και έκδοση των Προεδρικών Διαταγμάτων και των υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο είναι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Άρθρο δέκατο τρίτο.

Διατάξεις που προποποιούνται και καταργούνται.

Από την ημερομηνία που θα ισχύσει ο παρών νόμος:

1. Στο άρθρο όγδοο του Ν. 314/1976 απερί κυρώσεως της υπογραφείσας εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Σύμβασης απερί

απτικής εύθνης συνεκία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων προστίθεται έδαφιο με στοιχείο (δ), το δέ έδαφιο (δ) του αυτού άρθρου αριθμείται εις έδαφιοι ε', που έχει ως εξής:

«(δ) Προσδιορίζονται τα όργανα και ή εν γενεί διοικητική και δικαστική διαδικασία ίδρυσης, διαχείρισης, κατανομής και διανομής του υπό της κυρουμένης Διεθνούς Σύμβασης προβλεπόμενου Κεφαλαίου περιόρισμού της εύθνης του πλοιοκτητού».

2. Καταργούνται τα Ν.Δ. 4529/1966, 382/1974, 387/1974 και ο Ν. 297/1976, ως και κάθε άλλη διάταξη ή όποια αναφέρεται σε θέματα που ρυθμίζονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο δέκατο τέταρτο.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομεν να δημοσιευθή εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το κείμενον του παρόντος και να εκταλεσθώ ως νόμος του Κράτους.

Αθήναι, 20 Ιουλίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΑΡΣΕΝΗΣ
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε ή Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήναι, 21 Ιουλίου 1982

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

